Würzburger Volksausgabe. 29. Bdchn. 7. Abthlg.

Postvereins-Verträge,

Gesetze, Verordnungen

u. s. w.

VII. Abtheilung.

Inhalt:

Betriebs-Reglement für die k. bayer. Staatsbahnen und die k. priv. bayer. Ostbahnen.
Bestimmungen über die **Verehelichung der Beamten und Bediensteten** der k. bayer. Verkehrsanstalten.
Postverträge mit Italien und Schweden.
Reductionstabelle über die **Postanweisungen** nach den **Niederlanden.**

Man bittet, die Rückseite dieses Umschlages nicht zu übersehen.

Würzburg.

Druck und Verlag der Stahel'schen Buch- und Kunsthandlung.

1869.

Preis 18 kr.

Inhalts-Verzeichniß der Würzburger Volksausgabe bayerischer Gesetze.

1. Bändchen. **Verjährungsgesetz.** Nebst Briefen zu Zahlungsaufforderungen und Schuldschein-Formularien. — 9 kr.

2. u. 3. Bdchn. **Polizeistrafgesetzbuch.** 5. mit sämmtlichen oberstrichterlichen Präjudizien vermehrte Auflage und Sachregister. (Das 4., 5. u. 26. Bändchen dieser Sammlung ist zum Polizeistrafgesetzbuch nicht gut zu entbehren.) — 36 kr.

4. Bdchn. **Das Strafgesetzbuch** (s. auch 26. Bdchn.). — 30 kr.

5. Bdchn. **Das Einführungsgesetz** zum Strafgesetzbuch und Polizeistrafgesetzbuch; Gesetz u. Verordn. über **Strafsfolgen** u. Verordnung über **Geschwornen- u. Zeugenentschädigung** **2c.** — 18 kr.

6. Bdchn. **Das Notariatswesen in Bayern.** 1. Heft: Notariatsgesetz mit Gebührenordnung, Verordnung über Notariatssitze nebst Verzeichniß derselben. (Das 2. Heft hierzu bildet das 14. Bändchen dieser Sammlung.) — 18 kr.

7. Bdchn. **Das Handelsgesetzbuch. Authentische** Ausgabe von J. v. Lutz, mit bayer. Einf.-Ges. **ohne** Seerecht. Preis 24 kr.

8. Bdchn. Gesetze und Verordnungen über **Gerichtsorganisation** und Gesetz über **Competenzconflicte.** — 12 kr.

9. Bdchn. **Allgemeines deutsches Wechselrecht** mit Präjudizien und den in Nürnberg von der Handelsgesetzgebungs-Commission beschlossenen Abänderungen. — 36 kr.

10. Bdchn. (in 4 Abthlgn.) **Die landwirthschaftlichen Gesetze:** **I. Abth.:** Grundlasten-Ablösungs-, Weide-, Wasser-, Be- u. Entwässerungs-Gesetz. Bäuerliche Erbgüter. Arrondirungs-, Zwangsabtretungs-, Viehgewährschafts-Gesetz. Vdg. über Hebung der Rindviehzucht. — 30 kr. **II. Abth.:** Vdgn. über Vieheigenthumsentschädigung u. gegen ansteckende Viehkrankheiten. — 18 kr. **III. Abth.:** Gesetz über die Vermarkung der Grundstücke. — 6 kr. **IV. Abth.:** Ablösbarkeit der Ehehaften. — 6 kr.

11. Bdchn. (in 4 Abthlgn.) **I. Abth.: Gewerbsgesetz.** — 6 kr. **II. Abth.:** Vollzugs-Instr.; Verordnungen über Trödlergewerbe, Commiss.- und Anfr.-Bureaus, Gast- u. Schenkwirthschaften, Kleinhandel mit geist. Getränken, Gewerbsbetrieb im Umherziehen, Hausirhandel; Vollzugsverordn. der Art. 6 u. 25 Abs. 2. — 9 kr. **III. Abth.:** Handel mit Landesprodukten im Umherziehen; Marktverkehr; Schau- u. Vorstellungen 2c. — 6 kr. **IV. Abth.:** Vertilg. v. Ungeziefer; Gold- u. Silberwaarenprobe; Herbeiführung gegens. Schutzes der Waarenbezeichnungen; Hdls.- u. Gew.-Kammern; Spielkartenverkehr. — 6 kr.

12. Bdchn. (in 2 Abtheilungen). Die sämmtlichen **kleineren strafrechtlichen Bestimmungen,** nebst **General-Sachregister** über das ganze bayerische Strafrecht. — fl. 1. 48 kr.

13. Bdchn. (in 2 Abtheilungen). **Strafprozeß** (Schwurgerichtshof u. s. w.) mit Anmerkungen u. Register. — fl. 1. 8 kr.

14. Bdchn. **Das Notariatswesen in Bayern** 2. Heft: Vollzugs-Instruction zum Not.-Ges. nebst Verordnung bezügl. des Tax- u. Stempelwesens und Taxordnung vom 28. Mai 1852. (Das 1. Heft hiezu bildet das 6. Bändchen der Sammlg.) — 24 kr.

15. Bdchn. Die **Steuergesetze.** Allgemeine Grundsteuer; allgemeine Häusersteuer; Steuernachlässe; Einkommensteuer; Kapitalrentensteuer; Gewerbsteuer. — 42 kr.

16. Bdchn. Die **Verfassungsgesetze I. Abth.** (Verfassungsurkunde und Beilagen). — 36 kr. **II. Abth.:** Eheschließung nebst

Betriebs-Reglement
für die
kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen
und die
kgl. priv. bayer. Ostbahnen.

Giltig vom 1. Mai 1869.

Allgemeine Bestimmungen.

Die kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen und die kgl. privilegirten bayer. Ostbahnen übernehmen nach Maßgabe der nachstehenden, auf sämmtlichen zum Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahnen zur Anwendung kommenden Bestimmungen die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Die Specialbestimmungen der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen kommen neben diesem Reglement zur Geltung.

Pflichten des Dienstpersonales.

§ 1. Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum angewiesen, und hat sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehres mit dem Publikum verboten.

Rechte des Dienstpersonales.

2. Den Anordnungen des in Uniform befindlichen oder mit Dienst-Abzeichen versehenen Dienstpersonals ist das Publikum Folge zu leisten verbunden.

Entscheidung von Streitigkeiten.

3. Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stations-Vorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

Beschwerdeführung.

4. Beschwerden können bei den Dienst-Vorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht werden; sie können auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung wird auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen, der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

5. Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn, außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu durch besondere Vorschriften befugten Personen untersagt.

Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

6. Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen findet nicht statt, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die vorhandenen Transportmittel nicht ausreichen.

Als Zahlungsmittel wird überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem bei jeder Expedition durch Anschlag festgesetzten Kurse angenommen, insoweit dieser Annahme ein gesetzliches Verbot überhaupt nicht entgegensteht.

Abtheilung I.

Besondere Bestimmungen.

A.) Beförderung von Personen.

Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.

7. Die Personenbeförderung findet nach Maßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt.

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stations-Uhren maßgebend.

Fahrpreise.

8. Die Fahrpreise bestimmt der auf den Stationen ausgehängte Tarif.

Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.

9. Der Verkauf der Fahrbillets kann nur innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit dem der Reisende befördert sein will, und wenn zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur in dieser Frist verlangt werden.

Diejenigen, welche bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben.

Ist dieses nicht der Fall, so können die Billets gegen Erstattung des dafür gezahlten Betrages zurückgegeben oder gegen Billets anderer Klassen, in welchen noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleichung des Preis-Unterschiedes umgetauscht werden.

Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu hinzutretenden.

Fahrbillets und Giltigkeit derselben. Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder.

10. Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden; ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benützen will; endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt.

Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet giltig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

Anmerkg. Die für den innern Verkehr zur Ausgabe kommenden Billets haben Giltigkeit nur für den Tag, an welchem sie gelöst sind, wobei der Tag von Mitternacht zur Mitternacht gerechnet wird.

Ausgenommen hievon sind Billets, welche für einen bestimmten Zug gelöst sind, welcher sich in den nächstfolgenden Tag fortsetzt.

Den Inhabern der ersteren Fahrbillets ist gestattet, während der Fahrt auf der Zwischenstation auszusteigen und mit einem andern am nämlichen Tage an den Bestimmungsort gelangenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge, dahin weiter zu reisen.

Die Ausantwortung des Gepäckes auf der Zwischenstation kann in diesem Falle nicht verlangt werden.

Kinder unter 10 Jahren werden zu den im Tarife bestimmten ermäßigten Fahrpreisen befördert.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätzen mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

Umtausch gelöster Fahrbillets.

11. Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der

Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind.

Unterwegs auf Zwischenstationen kann ein Uebergehen auf Plätze der nächsthöheren Klasse nur gegen Zukauf eines Billets der nächst niedrigeren Klasse für die betreffende Weiterfahrt gestattet werden.

Reisende der letzten Wagenklasse kaufen in diesem Falle ein zweites Billet der letzten Klasse für die betreffende Weiterfahrt hinzu.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Klasse gegen ein solches niedrigerer Klasse ist niemals zulässig. (S. jedoch § 9.)

Anmerkg. Dem Zugpersonale ist nicht gestattet, den Kauf oder Umtausch von Fahrkarten zu besorgen.

Anweisung der Plätze.

12. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt, und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen.

Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden.

Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt.

13. Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen.

Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurück gegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird.

Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muß er an der nächsten Station, soferne kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereit gestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden.

Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

Für den Fall, daß ein Reisender ein besonderes Coupé bezahlt, kann er darin so viel Begleiter mitnehmen, daß das Coupé voll besetzt ist.

Wartsäle. Billet- und Gepäck-Expeditionen. Billet-Controle.

14. Die Wartsäle, die Billet- und Gepäck-Expeditionen werden spätestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges geöffnet.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen beim Eintritt in den Wartsaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen.

Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten. Reisende, welche ohne Billet oder mit ungiltigem Billet in

einem Zuge betroffen werden, haben eine Conventionalstrafe von dreißig Kreuzern und außerdem die Fahrtaxe für die ohne Billet oder mit ungiltigem Billet durchfahrene Strecke zu bezahlen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

Einsteigen in die Wägen.

15. Das Zeichen zum Einsteigen in die Wägen wird durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.

Versäumung der Abfahrtszeit.

16. Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hilfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist polizeilich verboten.

(§ 2 der als Beilage I abgedruckten oberpolizeilichen Vorschriften über den Schutz und die Aufrechthaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes vom 2. März 1863.)

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren.

17. Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben und da, wo ein bestimmter Aufenthalt stattfindet, die Dauer desselben ausgerufen.

Sobald der Wagenzug still steht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem andern Platze begnügen.

Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.

18. Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt.

Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben.

Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen.

19. Während der Fahrt darf sich Niemand aus dem

Wagen biegen, gegen die Thüre anlehnen, oder auf die Sitze treten.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen, sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht.

Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer andern als der angewiesenen Richtung verlassen.

Beschädigung der Wägen.

20. Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe und werden die darin festgesetzten Beträge vorkommenden Falles durch das Dienstpersonal von den Schuldigen sofort eingezogen.

Auch ist die Eisenbahnverwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen, u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von den Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

Anmerkg. Für Beschädigung von Wagenfenstern werden folgende Ersatzbeträge erhoben:
1) Wagen I. Klasse:
   a) Schlagfenster 2 fl. 24 kr.
   b) Seitenfenster 1 fl. 36 kr.
2) Wagen II. Klasse:
   a) Schlagfenster 2 fl. — kr.
   b) Seitenfenster 1 fl. 24 kr.
3) Wagen III. Klasse:
   a) Schlagfenster 1 fl. 12 kr.
   b) Seitenfenster — fl. 36 kr.

Bei den Wägen II. und III. Klasse älteren Systems der Staatsbahnen ist der Ersatzbetrag um 50 pCt. geringer.

Den Ersatzbetrag für andere Wagenbeschädigungen als z. B. an Gardinen, Riemen, Kissen, Sitzen u. s. w. bestimmt und erhebt während der Fahrt der Zugführer — auf der Station der Stations-Vorsteher.

Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

21. Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung. Eine ausgefallene und unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Zurückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Mitnahme von Hunden rc. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

22. Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der I. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insoferne nicht besondere Rauchcoupés dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés II. Klasse für Nichtraucher vorhanden sein; auch sollen auf Verlangen den Reisenden dieser Wagenklasse stets derartige Coupés angewiesen werden.

Die Tabakspfeifen müssen mit Deckel versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare, chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft dürfen weder als Reisegepäck aufgeliefert, noch in den Personenwagen mitgenommen werden. Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.

Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbotes an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden.

Ausschluß trunkener und renitenter Personen von der Fahrt.

23. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienst-Personales nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartsälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangen.

Anmerkg. Uebertretungen der in den vorstehenden Paragraphen enthaltenen Vorschriften und Verbote werden nach den am 23. März 1863 erlassenen und diesem Reglement als Beilage I beigedruckten oberpolizeilichen Vorschriften, „den Schutz und die Aufrechthaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes betrffd.", behandelt und resp. bestraft.

B.) Beförderung des Reisegepäckes.

Begriff des Reisegepäckes.

24. Als Reisegepäck wird in der Regel befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten u. dgl.

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind, dürfen als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.

25. Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden.

Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahn-Zeichen befreit sein. Ist dieses nicht der Fall, und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäckes statt, so kommt die Eisenbahnverwaltung für den daraus erwachsenden Schaden nicht auf.

Einlieferung des Gepäckes.

26. Die Mitnahme des Gepäckes, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges, unter Vorzeigung des Fahrbillets, in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht zugesichert werden.

Die Gepäckfracht muß sofort bei Vermeidung des Nachtheiles, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

Mitnahme von Handgepäck.

27. Kleine leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, soferne Zoll- und Steuer-Vorschriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Anmerkg. Das Gewicht dieses Handgepäckes darf 10 Pfund nicht übersteigen.

Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäckes.

28. Gegen Einlieferung des Gepäckes, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein.

Dem Inhaber dieses Scheines, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheines, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber dieses Gepäckscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transporte aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäckes nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit, im Lokale der Gepäck-Expedition zu verlangen.

Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäckes nicht abwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheines in der Gepäck-Expedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

Anmerkg. Das Lagergeld ist auf sechs Kreuzer für jedes Stück und für jeden angefangenen Tag festgesetzt.

In Ermangelung des Gepäckscheines ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäckes nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

29. Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheines

ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Reglement für den Vereinsgüter-Verkehr für Güter enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Ist von den Reisenden ein höherer Werth nicht declarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als zwei Thaler für jedes Pfund, nach Abzug des Gewichtes des unversehrten Inhaltes des blos beschädigten Gepäckstückes.

b) Ist von den Reisenden ein höherer Werth declarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangene 20 Meilen, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, 2 pro mille der ganzen declarirten Summe und im Minimum $^1/_{15}$ Thlr. (7 kr.) ausmacht.

Die Werthsdeclaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckscheine eingeschrieben ist.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb dreier Tage nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäckes von der Gepäck-Expedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§ 26, 27) wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Anmerkg. Für Handgepäck, welches von den Reisenden Eisenbahnbediensteten zur Aufbewahrung übergeben wird, übernimmt die Verwaltung keine Haftung.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

30. Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung

der im § 29 bestimmten Garantie-Summe zu fordern.

Außerdem kann der Reisende bei Empfangnahme der Entschädigung sich vorbehalten, das in Verlust gerathene Gepäckstück, falls es sich später wieder finden möchte, binnen 4 Wochen nach erhaltener Nachricht hievon gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadensersatzes — und zwar am ursprünglichen Bestimmungsorte — frachtfrei abzunehmen.

Im Falle eines solchen Vorbehaltes ist ihm eine Bescheinigung über die Anmeldung desselben auszustellen.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferzeit.

31. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§ 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1) Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, soll den Betrag von $1/_{30}$ Thlr. für jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäckes und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§ 30), nicht übersteigen.

Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadens-Ersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sichern, so hat er das Gepäck zum Transport im Lokalverkehre der Verwaltung der Absendestation unter den für diese erlassenen reglementarischen Bestimmungen aufzugeben.

In diesem Falle hat er die desfallsige Erklärung in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form 2 Stunden vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Expedition abzugeben. Die hiefür zu entrichtende Vergütung beträgt 2 pro mille der angegebenen Interessen-Summe für jede angefangene 20 Meilen, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 10 Sgr. — 35 kr. — und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf ganze Groschen.

Dagegen wird dem Reisenden als Schadens-Ersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des declarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

2) Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, soferne sie beweist, daß sie die Ver-

spätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Gepäckträger.

32. Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung, für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäckes nach und von den Localen der Gepäck-Expeditionen bedienen. Diese Gepäckträger sind durch Dienst-Abzeichen erkennbar.

Anmerkg. Die Kofferträger haben die als Beilage II dieses Reglements abgedruckte Dienstanweisung und Gebührentaxe im Dienste bei sich zu führen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Zurückgelassene Gegenstände.

33. Alle im örtlichen Bezirk der Bahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände werden ein Jahr lang ohne Garantie der Verwaltung aufbewahrt.

Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Maßgabe der darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

Anmerkg. Diese Gegenstände, nicht abgeholtes Reisegepäck, gleichwie lagernde Frachtgüter u. s. w., deren Eigenthümer nicht mehr zu ermitteln, werden während Jahresfrist dem sich meldenden Empfangsberechtigten gegen genügende Legitimation und Entrichtung der darauf ruhenden Gebühren und Auslagen zurückgegeben.

Sind dergleichen Gegenstände, Gepäckstücke, Frachtgüter innerhalb der einjährigen Frist nicht reclamirt worden, so wird angenommen, daß der Eigenthümer resp. Empfangsberechtigte auf die Wiedererlangung derselben keinen Anspruch machen will und mit deren Veräußerung durch die Eisenbahnverwaltung zu Gunsten des Pensions- und Unterstützungsfondes einverstanden ist.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, werden bestmöglichst verkauft, sobald deren Verderben zu befürchten steht. Der Erlös wird bis zum Ablauf der einjährigen Frist aufbewahrt.

C.) Beförderung von Leichen.

Beförderungs-Bedingnisse.

34. Die Beförderung einer Leiche wird nur mit einem Begleiter, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat und in einem besonders dazu gemietheten verschließbaren Transportwagen zugelassen.

Die Leiche muß in einem luftdicht verschlossenen Kasten sich befinden, und ist die Fracht vorauszuzahlen. Es wird vorausgesetzt, daß die zur Beförderung erforderliche polizeiliche Erlaubniß nachgewiesen ist.

D.) Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

35. Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu ihrer Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen.

Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden.

Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Auslieferung.

36. Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muß spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens wird ein Standgeld erhoben.

Anmerkg. Das Standgeld beträgt 12 kr. pro Stunde.

Belassung von Reisegepäck in den Equipagen.

37. Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Bagage und Reisegepäck in denselben zu belassen, soferne nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen. (S. § 38.)

Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

38. Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr im Vereins-Güter-Reglement enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei ist bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungsansprüchen für Verlust und Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form declarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder das Fahrzeug selbst, nicht für die

darin befindlichen Gegenstände zulässig (§ 37).

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schaden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahn-Verwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz beträgt 1 pro mille der für jedes Fahrzeug declarirten ganzen Summe für jede angefangenen 20 Meilen der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von $1/_{30}$ Thaler und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Groschen.

Ist Werthsangabe nicht erfolgt, so ist bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschlüßlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 300 Thalern übersteigen soll.

Lieferungszeit.

39. Die Lieferungszeit für begleitete Equipagen und andere Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, ist mindestens die für Eilgüter vorgeschriebene, für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Bei etwaiger Declaration eines Interesses rechtzeitiger Lieferung kommen die Vorschriften des Vereins-Güter-Reglements § 25 zur Anwendung.

E.) Beförderung von lebenden Thieren.

Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere.

40. Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen.

Der Absender oder Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Zum Transport lebender Thiere ohne einen Begleiter für jeden Wagen, sowie wilder Thiere, ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Anmerkg. 1) Bei doppelbödigen Wägen genügt ein Begleiter für den ganzen Transport, wenn derselbe auch aus

einer größeren Anzahl Wägen besteht.

2) Kleinere lebende Thiere, insbesondere Geflügel ꝛc. in tragbaren Käfigen, Kisten, Körben werden zwar ohne Begleiter, aber nur gegen Revers und als Eilgut angenommen und befördert.

Beförderung von Hunden.

41. Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen, soweit der jeweils verfügbare Raum reicht.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird.

Hunde, welche nach der Ankunft auf der Station nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet.

Anmerkg. Hunde müssen im Innern der Bahnhöfe an der Leine geführt und durch die Eigenthümer in die Hundscoupés gebracht und da abgeholt werden.

Beförderung von Pferden.

42. Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wägen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stations-Vorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert; das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist muß, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, ein Standgeld entrichtet werden.

Anmerkg. Dieses Standgeld beträgt 12 kr. per Stunde.

Beförderung von anderen Thieren.

43. Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist, und kann im Voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit

oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist muß, so lange dem Vieh ein fernerer Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet wird, ein Standgeld entrichtet werden.

Anmerkg. Das Standgeld beträgt 3 kr. per Stück und Stunde.

Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

44. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Vereins-Güter-Reglement enthaltenen Vertrags-Bedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist.

Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 40) geforderte Begleitung bezweckt wird.

Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transporte benützten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden könnten.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so soll der zu ermittelnde und zu ersetzende Werth, sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen den vom Aufgeber in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form declarirten Werth, falls aber eine solche Werths-Angabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge nicht übersteigen.

150	Thlr. für	ein Pferd,
70	„ „	einen Mastochsen,
50	„ „	ein Haupt-Rindvieh,
6	„ „	ein Kalb,
20	„ „	ein Mastschwein,
8	„ „	ein mageres Schwein,
2	„ „	ein Ferkel,
4	„ „	ein Schaf oder eine Ziege,
2	„ „	einen Hund,
10	„ „	den Zentner sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Transportpreise 1 pro mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 20 Meilen der ganzen Transport-Strecke mit einem Minimalbetrage von $^1/_{30}$ Thlr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Groschen zu bezahlen.

Lieferungszeit.

45. Die Lieferungszeit ist, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, die für Eilgut oder für gewöhnliches Gut, und berechnet sich nach den im Vereins-Güterreglement enthaltenen Bestimmungen, welche auch für die Folgen versäumter Lieferzeit und für die etwaige Declaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung maßgebend sind.

Abtheilung II.

Reglement für die Beförderung von Gütern.

Das nachstehende Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen tritt vom 15. April 1869 an mit den beigefügten Zusätzen als besonderes Reglement für den Güter-Transport auf den kgl. bayerischen Staats-Eisenbahnen und den kgl. priv. bayer. Ostbahnen, sodann für den Güterverkehr mit den übrigen zum deutschen Eisenbahn-Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen, mit welchen kein besonderer Verbands-Verkehr (direkte Kartirung) eingerichtet ist, in Anwendung.

Von demselben Tage an wird das bisherige Gütertransport-Reglement vom 1. Juli 1862 außer Wirksamkeit gesetzt.

Jeder, der die kgl. bayerischen Eisenbahnen und die kgl. priv. bayer. Ostbahnen zur Beförderung von Sachen benützt, unterwirft sich den Reglements-Bestimmungen.

Dieselben vertreten die Stelle eines Vertrages zwischen ihm und der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und der Verwaltung der bayerischen Ostbahnen und bilden im Zweifels- oder Streitfalle die rechtliche Grundlage der Entscheidung.

Anwendbarkeit des Reglements.

§ 1. Jede zum Vereine gehörende Eisenbahn-Verwaltung übernimmt unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güter-Verkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Uebergangs der Güter von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

Für den Lokal-Verkehr (inneren Verkehr, Binnenverkehr) d. h. für den Verkehr zwischen den an der eigenen Bahn gelegenen Orten und für den Verbandsverkehr, d. h. für den Verkehr zwischen den, an verschiedenen zu einem Verbande zusammen-

getretenen Eisenbahnen gelegenen Orten, gelten die besonderen Reglements der betreffenden Bahn beziehungsweise des betreffenden Verbandes.

Uebernahme der Güter.

2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transporte zu übernehmen, welches nach ihrem Ermessen nicht zweckmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur, nach dem Ermessen der Eisenbahn, eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt.

Zu § 2.

Zucker in losen Broden, Felle ohne Emballage in bloßer Umschnürung, sodann Lederbürden, welche aus mehreren Stücken bestehen und nicht durch Verschnürung mit Plomben oder Siegel gegen Entwendung gesichert sind, ferner unverpackte Gußeisentheile werden ohne solche Erklärung und solchen Revers des Versenders zur Beförderung nicht angenommen.

Cigarren und Fleischwaaren nur in verschnürter und vom Versender versiegelter oder plombirter Verpackung.

Das Formular der Erklärung (des Reverses) ist bei den Güter-Expeditionen um einen Kreuzer per Stück zu haben.

Güter, welche nicht verpackt sind und sich zum Zusammenladen mit anderen Gegenständen nicht eignen, werden nur in ganzen Wagenladungen zum Transporte übernommen.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

3. Documente, Gold- und Silberbarren, Edelsteine, ächte Perlen, Pretiosen, Platina, baare Gelder, Gemälde und andere Kunstgegenstände, sowie alle Güter, rücksichtlich deren das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung, beziehungsweise der durch verspätete Lieferung entstehende Schaden, die im § 25 vorgesehenen Sätze übersteigt, sind von der Beförderung im Vereinsverkehre durchweg ausgeschlossen.

Welche sonstige Gegenstände auf einzelnen Verkehrsstrecken von der Beförderung ausgeschlossen sind, wird öffentlich bekannt gemacht.

Zu § 3.

I. Vom Transporte auf den k. k. Eisenbahnen insbesondere sind ausgeschlossen:

1) Feuerwerkskörper,
2) Knallgold,
3) Knallquecksilber,
4) Knallsilber,
5) Schießbaumwolle,
6) Schießpulver und sonstige leicht entzündliche und

feuerfangende Gegenstände, Pyro- oder Düppler-Schanzenpapier, Amorçes oder Zündblättchen,
7) Nitroglycerin, Dynamit,
8) Haloxylin, Pikringelb, Pikrinsäure,
9) Petroleum (ungereinigtes),
10) postzwangpflichtige Gegenstände,
11) Documente, Edelsteine, ächte Perlen und Pretiosen, soweit sie nicht schon unter Ziffer 10 fallen.
12) alle Gegenstände, welche sich nach ihrer Natur und Beschaffenheit an sich nicht zur Beförderung auf der Bahn eignen.

Zu § 10. Postzwangpflichtig sind:

A) Im Königreiche Bayern: Briefe, Briefpackete, Zeitungen und Anzeigeblätter.

B) Im Königreiche Württemberg: Briefe, Pretiosen aller Art, namentlich verarbeitetes und unverarbeitetes Gold, Silber, Platina, geschliffene und ungeschliffene Edelsteine, Perlen, goldene und silberne Uhren, Bijouterie- und Galanterie-Waaren, insoferne sie aus Gold und Silber gefertigt oder mit ächten Edelsteinen 2c. Perlen besetzt sind, Gold- und Silberstoffe, ächte goldene und silberne Borten, endlich Geld, mit Ausnahme baarer Geldsendungen und von Sendungen von verarbeitetem Gold und Silber, welche über 25 Pfd. wiegen, beziehungsweise mindestens 1000fl. = 571 1/7 Thlr. betragen und in Kisten oder Fässern verpackt sind, da diese ausnahmsweise als Eilgut auf der Eisenbahn Namens der Postverwaltung befördert werden dürfen.

C) Im Großherzogthume Baden: Frachtstücke unter 10 Pfd. Zollgewicht, Briefe, Briefpackete.

D) Im Norddeutschen Bundesgebiete:
1) alle versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
2) alle Zeitungen politischen Inhalts.

E) Im k. k. österreichischen Postgebiete: Briefe und periodische Zeitschriften, wenn letztere nicht in ganzen Ballen oder Kisten an Einen Empfänger versendet werden.

II. Dagegen werden im Binnenverkehre und wenn es besonders bekannt gemacht ist, im Verbandsverkehre, auch gemünztes Geld, Gold-, Silber- und Platina-Sendungen zu mindestens 25 Pfund Gewicht, unter folgenden Bedingungen zur Beförderung übernommen:
a) dürfen sie nicht mit anderen Gegenständen verpackt und müssen dazu besondere Frachtbriefe ausgestellt sein,
b) müssen sie in gut beschaffene verschnürte und versiegelte Kisten oder Fässer verpackt sein (in Beutel oder Säcke verpackte werden nicht angenommen) und als Eilgut aufgegeben werden.

Gemälde und sonstige Kunstgegenstände, sowie Güter mit Lieferzeit-Interesse-Versicherung

werden im Binnenverkehre, und, wenn es besonders bekannt gemacht ist, im Verbands-Verkehre zur Beförderung als gewöhnliches Gut übernommen.

III. Nur bedingungsweise werden zum Transporte übernommen:

1) Aether, Naphta und Alkohol (absoluter),
2) Kali chlorsaures,
3) Mineralsäuren aller Art und Oelsatz von der Oelraffinerie,
4) Reib- und Streichzünder, (als Hölzchen, Lichtchen, Schwämmchen) und Sicherheitszünder, Bucher'sche Feuerlöschdosen,
5) Phosphor,
6) Theeröl (Hydrokabür) Camphin, Schieferöl, Solaröl, gereinigtes Petroleum, Photogen, Pinolin und ähnliche Substanzen (mit Ausnahme von Solaröl), sowie die Gefäße, in denen solche transportirt sind,
7) Wolle und wollene Abfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei- und Baumwollengarn-Abfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und ähnliche derartige Gegenstände, wenn sie gefettet sind, sodann Kunstwolle, Weber- und Harnischlitzen, Geschirrlitzen, Hülsen,
8) Zündhütchen,
9) Petarden für Knall- und Haltsignale auf den Eisenbahnen in der dafür speziell vorgeschriebenen Verpackung,
10) Brennbarer Salpeter.

Diese Gegenstände 1 bis 10 werden zum Transporte nur dann übernommen, wenn ihnen besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beigegeben sind. Auch ist deren Aufgabe als Bahnhof restante Sendungen unzulässig.

Außerdem ist Folgendes zu beachten:

Zu Nr. 1. Naphta, Aether und Alkohol darf nur in doppelten Verschlüssen und zwar dergestalt zur Versendung kommen, daß die gläsernen Flaschen, in denen sich diese Stoffe befinden, in Blechbüchsen mit Kleien oder Sägmehl eingefüttert werden.

Zu Nr. 2. Das chlorsaure Kali muß sorgfältig in Papier verpackt sein und müssen die Packete in hölzerne Fässer oder Kisten eingeschlossen werden.

Zu Nr. 3. Die Ballons, in denen Mineralsäuren (Schwefelsäure, Salpetersäure, Salzsäure 2c.) verschickt werden, müssen wohlverpackt in einem besonderen Gefäße, (wozu auch geflochtene Körbe dienen können), eingeschlossen sein. Die Annahme zum Transport kann abgelehnt werden, wenn die Verpackung nicht mit Sorgfalt ausgeführt ist, und die Kisten, resp. Gefäße nicht mit Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehen sind.

Zu Nr. 4. Die Reib- und Streichzünder müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech oder mindestens in sehr festen, mit Papier verklebten

hölzernen Kisten von nicht über 40 Kubikfuß Größe sorgfältig und fest dergestalt verpackt sein, daß der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äußerlich deutlich als: „Streichzünder enthaltend" zu bezeichnen.

Zu Nr. 5. Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 12 Pfund fassen und verlöthet sind, in starke Kisten mit Sägmehl fest verpackt sein.

Die Kisten müssen außerdem gehörig in Leinwand emballirt sein, an zwei ihrer oberen Kanten starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 180 Pfd. wiegen und müssen äußerlich als: „Phosphor enthaltend" und mit dem Zeichen „Oben" bezeichnet sein.

Zu Nr. 7. Werden Gegenstände der hier genannten Art zum Versand aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe ersichtlich sein, ob sie gefettet sind oder nicht.

Im ersteren Falle wird gegen Naßwerden derselben keine Garantie geleistet.

Zu Nr. 1—10. Werden von einem dieser Gegenstände oder auch von mehreren, deren Zusammenladung zulässig ist, mindestens 50 Zentner nach einem und demselben Bestimmungsorte mit einem Mal aufgegeben, oder erklärt der Versender im Frachtbriefe, daß für geringere Quantitäten der Transportpreis für mindestens 50 Zentner bezahlt werden solle, so erfolgt die Beförderung an jedem Tage mit den dazu geeigneten Zügen. Für kleinere Quantitäten kann eine bestimmte Lieferzeit nicht zugesichert werden.

Zu Nr. 8. Zündhütchen müssen in Kistchen sorgfältig verpackt sein.

Zu Nr. 9. Dieselben müssen bei der Aufgabe von einer amtlichen Bescheinigung über vorschriftsmäßige Verpackung begleitet sein.

Die Petarden (Blechkapseln) müssen fest in Papierschnitzeln, Sägmehl oder Gyps verpackt, oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß sie weder einander, noch einen andern harten Körper berühren können: die zur Verpackung verwendeten Kisten müssen aus mindestens 1" starken gespundeten Brettern gefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, und es darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 2 Kubikfuß einnehmen.

Zu Nr. 10. Brennbarer Salpeter muß in höchstens 20 Pfund enthaltenden Kistchen, welche innen mit Papier verklebt, und sodann in gleichfalls ausgeklebten Kisten eingeschlossen sind, verpackt sein.

IV. Solche Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung besondere Schwierigkeiten verursacht, werden nur unter den zwischen der Expedition der Abgangs-

station und dem Versender jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen befördert.

Abschluß des Frachtvertrages.

4. Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Absende-Station geschlossen.

Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt erst nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes.

Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

Frachtbriefe.

5. Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen, gedruckten von der Eisenbahn-Verwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür die folgenden einzelnen Bestimmungen:

1) Der nach § 4 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Absender; jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 4), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden.

Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

2) In dem Frachtbriefe sind die Güter, nachdem Ort und Datum der Frachtbriefausstellung angegeben worden, nach Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders und die deutliche und genaue Bezeichnung des Em-

pfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen.

3) Der Absender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen. Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen, zu prüfen und verificiren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte, eine Konventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften erheben.

4) Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, soferne nicht die besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen die Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine" gestatten, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat" vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

5) Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt.

6) Bei Versendungen von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahn-Station bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat. (cf. §§. 16 und 20.)

7) Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen*) III, IV und V (letzteres für Wagenladungsgüter) vorgeschrieben und auf den betreffenden Vereinsstationen käuflich zu haben.

Zu § 5.

1) An Orten, wo sich außer den kgl. bayer. Staats- und Ostbahn-Expeditionen auch noch Expeditionen anderer zum deut-

*) Fallen hier weg.

schen Eisenbahn-Vereine gehörenden Verwaltungen befinden, werden auch die mit dem Stempel dieser Verwaltung versehenen Frachtbriefe angenommen.

2) Frachtbriefe, welche den gegebenen Vorschriften nicht entsprechen, werden zurückgewiesen.

Insbesondere werden Frachtbriefe nicht angenommen, auf deren Adresse zwei Eisenbahnstationen genannt sind, ohne daß ersichtlich ist, auf welcher das Gut ausgeliefert werden soll, — ferner Frachtbriefe, welche theilweise versiegelt oder verschlossen oder corrigirt sind, endlich solche Frachtbriefe, in denen der Inhalt der Colli nicht speziell der Natur der Güter entsprechend bezeichnet ist und nur allgemeine Bezeichnungen, wie Effecten, Kaufmannsgut, Meßgut, Heirathsgut, Steuergut, Chemikalien u. s. w. enthält.

Frachtbriefe werden nur mit der Unterschrift des Versenders angenommen; das bloße Beidrucken des Namens oder der Firma genügt nicht, außer wenn der Versender eine Erklärung bei der Güter-Expedition hinterlegt, daß er seinen gedruckten Namen gleich seiner eigenen Unterschrift anerkennt und alle Folgen der nicht geschehenden Unterschrift übernimmt.

Die Frachtbriefe dürfen nur auf e i n e Person oder Firma lauten.

Für Irrthümer und ihre Folgen, die aus mangelhaften oder undeutlichen Adressen entstehen, kommt die Eisenbahn-Verwaltung nicht auf.

3) Frachtbriefe zu Geld-, Gold-, Silber-, Platina- und Cigarren-Sendungen sind mit dem Abdrucke des Siegels zu versehen, mit dem die Sendung versiegelt wurde.

4) Bei Wagenladungsgütern muß für jeden einzelnen Wagen ein Frachtbrief nach besonderem Formulare (Anlage V) ausgestellt werden; auch muß die Adresse solcher Frachtbriefe auf eine an der Eisenbahn-Bestimmungsstation wohnhafte Person lauten, und sie dürfen nicht Bahnhof restante gestellt werden.

Die beiden letzteren Bestimmungen gelten auch für die im § 3 Ziff. III angeführten Gegenstände.

5) Führen vom Absende- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so muß der Frachtbrief auf der Adresse die bestimmte Hinweisung auf den einen oder den anderen Weg enthalten.

Ist dieses nicht der Fall, so wählt die Versandt-Expedition, jedoch ohne Verantwortlichkeit für allenfallsige Mehrfracht oder längere Transport-Dauer den Weg.

6) Zu Nr. 3. Als Konventionalstrafe wird der doppelte Betrag der Fracht erhoben, wenn die unrichtige Declaration das Gewicht oder den Inhalt des Frachtstückes betrifft.

Wer aber unter falscher Declaration die vom Transporte gänzlich ausgeschlossenen oder

nur unter Beobachtung gewisser Beförderungs-Vorschriften (§ 3) zugelassenen Gegenstände zur Beförderung bringt, hat, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Pfund solcher Versandtstücke, wobei jedes angefangene Pfund für voll gerechnet wird, vorbehaltlich der gesetzlich zulässigen Straffolgen, eine Konventionalstrafe von 5 fl. zu erlegen, und haftet überdem der Eisenbahn-Verwaltung für alle nachtheiligen Folgen der unrichtigen Declaration.

Die Konventionalstrafen können nach Befinden der Umstände von dem Versender oder Empfänger des Gutes eingezogen werden und es haftet dafür die Waare.

7) Zu Nr. 4. Anstatt des Frachtbrief-Duplicate können auch „Aufnahmsscheine" gleichfalls mit der Bezeichnung „Aufnahmsschein — gilt nicht als Frachtbrief oder Ladeschein" — verwendet werden.

8) Die Frachtbriefformulare sind bei den Güter-Expeditionen buchweise um 36 kr. — stückweise bei mindestens 12 Stück um 2 Pfennige per Stück einzeln um einen Kreuzer zu haben.

Für Ausfertigung des Frachtbriefes oder Legalisirung des Frachtbrief-Duplicates (Aufnahmsscheines) durch die Güter-Expedition sind incl. Frachtbrief-Formular 3 kr. zu vergüten.

Für Ergänzung resp. Berichtigung des Frachtbriefes wird keine Gebühr erhoben; dieselbe soll in der Regel durch den Aufgeber selbst vorgenommen werden.

Zoll- und Steuer-Vorschriften.

6. Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deßhalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich.

Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Declarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs-

oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu übernehmen, und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet.

Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration zuläßige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbriefdeclaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Declaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeclaration erwachsen möchten.

Berechnung der Frachtgelder.

7. So lange und so weit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung, für Ueberlieferung, Umexpedition und etwaige Umladung, darf nichts erhoben werden.

Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit- Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äußeren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen andern Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, im Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütungen hiefür zu ersetzen.

Die Fracht wird nach Zollgewicht, (den Zentner zu 100 Pfund gleich 50 Kilogramm), bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittlung

übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, nach Tragkraft der Wagen oder nach Rauminhalt oder Raummaß berechnet. Die Ermittlung des Gewichtes geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen.

Sendungen unter ½ Zentner werden höchstens für ½ Zentner, das darüber hinausgehende Gewicht wird nach Zehntel-Zentnern berechnet, so daß jedes angefangene Zehntel für ein volles Zehntel gilt.

Durch diese Gewichtsberechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahn-Verwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter eine anderweite Ermittlung des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so hat er dafür ein im Tarife bestimmtes Wägegeld zu entrichten.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungsposition zur Berechnung des Frachtgeldes. Verpackte Gegenstände von einem Gewichte bis zu 20 Pfund können jedoch jeder besonders zur Berechnung gezogen werden.

Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Groschen, beziehungsweise Kreuzern abgerundet, so daß Beträge bei der Thalerwährung unter ½ Groschen gar nicht, von ½ Groschen ab aber für einen Groschen, und bei der Guldenwährung Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden.

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wägen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben.

Zu § 7.

1) Tarif und Klassification der Güter beim Transporte auf den bayer. Staats- und Ostbahnen sind besonders abgedruckt.

Wegen des Tarifes für Güterbeförderung im Verbandsverkehre wird auf die bezüglichen besonderen Bekanntmachungen verwiesen.

2) Zu Abs. 2.

a) Die Versender müssen die Güter auf ihre Kosten auf die Stationen in die Güterhallen, beziehungsweise an den Einladeplatz abliefern

und in gleicher Weise müssen auch die Empfänger die an sie ankommenden Güter abholen; es ist ihnen hiebei freigestellt, ob sie die aufzugebenden oder abzuholenden Güter selbst, beziehungsweise durch ihre eigenen Leute nach und von der Güter-Expedition bringen, oder dieses durch die unter Vermittlung der Eisenbahn-Verwaltung aufgestellten Güterbeförderer gegen die hiefür bestimmte Bestellgebühr besorgen lassen wollen.

Wegen der nicht zum Frachtvertrage mit der Eisenbahnverwaltung gehörenden Leistungen der Güterführer treten Versender und Empfänger nur mit diesen Güterführern in Vertrags-Verhältniß.

Das Nähere über die Güterbestellung von und zu den Bahnhöfen ist aus der Beilage VI zu ersehen.

b) Das Aufladen auf die Eisenbahnwägen und das Abladen von denselben geschieht auf Rechnung der Eisenbahnverwaltung durch ihre Leute, ohne daß der Versender oder Empfänger hiefür neben der Fracht eine Gebühr zu bezahlen haben.

Ausgenommen hievon sind jedoch Güter, welche zu ermäßigten Wagenladungstaxen befördert werden, sowie Gegenstände außergewöhnlichen Gewichtes und Umfanges; für diese kann das unentgeltliche Auf- und Abladen nicht in Anspruch genommen werden, und es haben die Versender und Empfänger, wenn sie sich zur Besorgung dieses Geschäftes der von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Leute (anstatt der eigenen) bedienen wollen, dieses ausdrücklich zu erklären und mit denselben wegen der Vergütung für diese außer dem Frachtvertrage mit der Eisenbahnverwaltung liegende Leistung besondere schriftliche Uebereinkunft zu treffen, oder die für den Fall der Ermangelung solcher Uebereinkunft festgesetzten Gebühren an dieselben zu entrichten.

3) Zu Abs. 5.

Waaggeld wird erhoben:

a) wenn die Nachwiegung auf ausdrückliches Verlangen des Versenders oder Empfängers erfolgt,

b) wenn Güter ohne Gewichtsangabe der Güterexpedition übergeben und die Gewichtsermittelung durch diese erfolgt; in diesem Falle trägt der Aufgeber selbst das ermittelte Gewicht in den mitgebrachten Frachtbrief ein, oder es geschieht dieses von der Güterexpedition ohne besondere Gebühren-Erhebung.

Das Waaggeld beträgt 2 Pfennige —, bei Wagen-

ladungsgütern 1 Pfennig per Ctr.; ad minimum 2 kr.

4) Zu Abs. 6.

a) Enthält ein Frachtbrief Güter verschiedener Tarifsätze, ohne daß sie dem Gewichte nach getrennt angegeben sind, so wird von dem Gesammtgewichte der höchste dieser Tarifsätze erhoben; sind zwei oder mehrere Arten einer Gütergattung verschieden tarifirt, und der Frachtbrief bezeichnet nicht genau die Art, so wird die Fracht nach dem höheren Tarifsatze berechnet und überhaupt in sonstigen Zweifelsfällen über die Klassification stets der höchste der betreffenden Tarifsätze angewendet.

b) Verpackte Gegenstände von einem Gewichte bis zu 20 Pfund werden jeder besonders zur Berechnung gezogen, soferne es sich nicht um eine und dieselbe Waarengattung handelt.

5) Zu Abs. 8. Diese Konventionalstrafe beträgt, außer der etwa zu leistenden Entschädigung, das Doppelte der Fracht des Mehrgewichtes für die im Frachtbriefe angegebene Transportstrecke.

Zahlung der Fracht.

8. Die Frachtgelder müssen bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden; die Eisenbahn kann jedoch eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren fordern, namentlich muß für Gegenstände, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, diese stets bei der Aufgabe entrichtet werden.

Zu § 8.

1) Bei der Aufgabe müssen folgende Gegenstände frankirt werden: Fleisch, frische Würste, Fische, Austern, Krebse, Geflügel, Wildpret, Hefe, Bierzeug, lebende Blumen und Eis, sowie auch lebende Thiere.

2) Im Verkehre mit nicht bayerischen Bahnen muß für zu versendende gebrauchte leere Fastagen, Kisten, Körbe und Ballons in Körben die Fracht bei der Aufgabe entrichtet werden, soferne nicht Anderes bekannt gemacht ist;

3) Die Frankatur muß auf der Rückseite der Frachtbriefe an der bezeichneten Stelle bemerkt werden, außerdem werden die Aufgaben als unfrankirt angesehen und behandelt.

4) Theilweise Frankaturen, sowie Aufgaben zur streckenweisen Beförderung als Eilgut und Frachtgut sind im Verkehre auf den bayerischen Bahnen unzulässig und nur nach solchen fremden Bahnen zulässig, bezüglich deren diesfällige Bekanntmachung erlassen ist.

5) Frankaturen auf fremde Bahnen, mit welchen kein Verbandsverkehr besteht, werden nur unter Beigabe von Franka-

turnoten und nach den den Gütererpeditionen hierüber ertheilten besonderen Bestimmungen angenommen.

Die Gütererpedition kann sich nach ihrem Ermessen Sicherheit für den erst später ermittelten Frachtbetrag leisten lassen.

Versender und Empfänger sind zur Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht verpflichtet; — zuviel bezahlte Frachtbeträge werden zurückvergütet.

Nachnahme und Provision.

9. Nach dem Ermessen der Eisenbahn können die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Specificirung verlangt werden kann, nachgenommen werden.

Solche Nachnahmen werden dem Aufgeber baar verabfolgt, wenn die Zahlung derselben von Seiten des Adressaten geschehen ist.

Ob Vorschüsse auf den Werth des Gutes zulässig, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Bahnen.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweitiger Disposition des Versenders ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet.

Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransportes von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei. Für baare Auslagen (§ 7), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahnverwaltung bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Zu § 9.

1) Zu Abs. 1. Den 50 Thlr. (87 fl. 30 kr.) und darüber betragenden Nachnahmen im internen, wie im Vereinsverkehre wird von der Versandtstation ein besonderer Nachnahme-Begleitschein beigegeben, vor dessen Zurückkunft von der Empfangsstation — die Nachnahme nicht ausbezahlt werden darf.

Den Bahnhof restante gestellten Gütern muß ein Nachnahme-Begleitschein beigegeben werden, auch wenn die darauf haftende Nachnahme weniger als 50 Thlr. beträgt.

Die Empfangsstation sendet den Nachnahme-Begleitschein, sobald die Nachnahme berichtigt oder die Abnahme des Gutes vom Adressaten abgelehnt resp. die Zahlung beanstandet worden, der Versandtstation mit dem bezüglichen Vermerk zurück.

Die Nachnahmen u n t e r 50 T h a l e r n werden im internen Verkehre, auch ohne positive Anzeige über den Bezug des Gutes und Zahlung, von der Versandtstation nach Ablauf von 14 Tagen vom Tage des Abganges des Zuges an ausbezahlt.

Dasselbe gilt im Vereinsverkehre mit dem Unterschiede, daß

die Auszahlung der Nachnahme, wenn das Gut über mehr als drei Bahnen gegangen ist, erst nach 3 Wochen ausbezahlt werden darf.

Anmerkg. Bei den nach österreichischen Bahnen gehenden, mit Nachnahme belasteten Gütern muß auch für Nachnahmen unter 50 Thlr. ein Nachnahme-Begleitschein beigegeben werden.

2) Zu Abs. 2. Nachnahmen auf den Werth des Gutes werden unter Voraussetzung des Vorhandenseins des Werthes bis zum Betrage von 500 fl. im internen Verkehre zugelassen.

3) Zu Abs. 3. Die Provision beträgt ein Procent vom Betrage der Nachnahme, und wird vom Empfänger der Waare eingezogen.

Als geringster Provisions-Betrag werden drei Kreuzer berechnet.

4) Zu Abs. 4. Von Eisenbahn-Vorfrachten, Zollauslagen, Spesen für Verschnürung und Plombirung, Reparaturen, wenn sie nachgenommen werden, wird eine Provision nicht erhoben.

Annahme der Güter.

10. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insoferne die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

11. Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Declaration des Absenders in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert.

Das Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage IV) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

Die gewöhnlichen Frachtgüter, welche mit einem Frachtbriefe nach Anlage III aufzugeben sind, werden soviel wie möglich nach der Reihenfolge ihrer Auflieferung befördert.

Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Zu § 11.

Zu Abs. 1. Für die Uebernahme und Abgabe von Gütersendungen bei den k. Güter-Expeditionen sind vom 1. April bis 30. September die Stunden von früh 7 Uhr bis Abends 7 Uhr, vom 1. Oktober bis 1. April von früh 8 Uhr bis Abends 6 Uhr festgesetzt.

An Sonn- und Feiertagen werden Gütersendungen mit Ausnahme von Eilgütern weder

zur Beförderung angenommen noch zugestellt; daher werden auch Sonn- und Feiertage bei Gütern in gewöhnlicher Fracht nicht als Schlußtage der Lieferzeit gerechnet.

Zu Abs. 2. Eilgüter werden in der Regel mit den Personenzügen befördert, wenn sie mindestens 2 Stunden vor Abgang derselben aufgeliefert sind; mit Güterzügen nur dann, wenn ihnen hierdurch nach der Fahrordnung eine schnellere oder mindestens gleich schnelle Beförderung und Zustellung an den Empfänger auf der Bestimmungsstation gesichert ist. Güterbeförderung mit den Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Zu Abs. 4. Die den Versendern zur eigenen Verladung gestellten Wägen müssen binnen 6 Stunden innerhalb der Expeditionszeit von dem Zeitpunkte der Stellung an gerechnet beladen sein.

Lieferungszeit. Berechnung derselben.

12. Jede Bahn publicirt Lieferfristen. Durch Zusammenrechnung der Lieferzeiten der einzelnen bei dem Transporte betheiligten Bahnen ergibt sich die Lieferungszeit für den Vereinsverkehr. Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§ 4 und 5) folgenden Mitternacht, und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger (oder denjenigen Personen, an welche nach § 19 die Ablieferung giltig geschehen kann) an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder falls eine solche Zuführung nicht zugesagt ist, wenn innerhalb der gedachten Frist nach erfolgter Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte schriftliche Nachricht von dieser Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Zu § 12.

Bezüglich der Lieferzeiten auf den bayer. Staats- und Ostbahnen gelten folgende Bestimmungen:

1) Güter in gewöhnlicher Fracht werden auf eine Entfernung bis zu 20 Meilen längstens in 3 Tagen, bei größeren Entfernungen für je angefangene 20 Meilen in einem Tage mehr befördert.
2) Für Eilgüter gilt als Maximum die Hälfte der Lieferzeit für Frachtgüter.
3) Für Wagenladungsgüter wird die Lieferzeit der Güter in gewöhnlicher Fracht verdoppelt.
4) Der Lauf der Lieferzeiten ruht während der Dauer zoll- oder steueramtlicher Behandlung.
5) Der Verwaltung ist vorbehalten, für Messen und andere Zeiten außergewöhnlichen Verkehres die Lieferfristen anderweitig festzusetzen und zu publiziren.

6) Für bedingungsweise zugelassene Gegenstände (§ 3. Zusätze zu § 3 III.) gelten die vorstehenden Lieferzeiten nur dann, wenn Quantitäten von 50 Zentnern und mehr nach einem und demselben Bestimmungsorte gleichzeitig aufgegeben werden, oder wenn für Quantitäten unter 50 Zentner die Zahlung des Transportpreises für 50 Zentner bei der Auflieferung von dem Versender durch schriftliche Erklärung im Frachtbriefe zugestanden wird.

Kleinere Quantitäten unter 50 Zentner werden nur gelegenheitlich und ohne Garantie einer besonderen Lieferzeit befördert.

7) Die Lieferzeiten im directen Verkehre mit anderen Bahnen (Verbandsverkehr) werden besonders bekannt gemacht.

Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

13. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Zu § 13.

Außer den etwa erwachsenen Spesen können, wenn das Gut von der Versandtstation noch nicht abgegangen ist, für Auf- und Abladen 1 kr. pro Zentner erhoben werden.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

14. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplicat (§ 5 Nr. 4) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen, als diejenigen, welche auf der Aufgabe-Station erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimm-

ungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger in seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt, wird dem Adressaten nach Ankunft der transportirten Güter schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft der Güter durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der vorschriftsmäßig vollzogenen Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditionslokalen und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen.

1) Die Güter sind 24 Stunden nach Zusendung der Benachrichtigung während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.
2) Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch den Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt.
3) Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.
4) Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theils der in demselben Frachtbrief verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen allgemeinen Verbrauchswerth hat, soll die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden dürfen, unbeschadet der auf Grund der §§. 17 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungsansprüche.

Die Avisirung, Auslieferung und Abnahme des Eilgutes soll in möglichst kurzen, durch die besondern Vorschriften zu bestimmenden Fristen erfolgen.

Zu § 14.

1) Von der Ankunft derjenigen Güter, welche dem Zollamte vorgeführt werden müssen, oder welche von dem Empfänger auf der Station selbst abgeholt werden, werden die Adressaten

a) bei Eilfracht binnen spätestens 3 Stunden,
b) bei gewöhnlicher Fracht binnen spätestens 6 Stunden nach dem Eintreffen auf der Station durch Zustellung (Vorzeigung) des Frachtbriefes und Aviso in Kennt-

niß gesetzt, es wäre denn, daß die Ankunft nach 5 Uhr Abends erfolgte, in welchem Falle diese Anzeige am nächsten Tage vor 9 Uhr Vormittags, beziehungsweise vor 12 Uhr Mittags gemacht wird.

2) Diejenigen Güter dagegen, welche von den unter Vermittlung der Eisenbahn aufgestellten Güterbeförderern zu liefern sind und bezüglich welcher eine vorgängige Anmeldung bei den Adressaten nicht stattfindet, werden, soweit es Eilgüter sind, spätestens innerhalb 6 Stunden nach deren Ankunft, wenn letztere aber erst nach 5 Uhr Abends erfolgt, am andern Vormittag vor 9 Uhr abgeliefert, während die übrigen in gewöhnlicher Fracht beförderten Güter spätestens innerhalb 24 Stunden nach ihrer Ankunft den Empfängern ins Haus gebracht werden.

3) Frachtstücke bis zum Gewichte von 25 Pfund werden den Empfängern am Stationsorte gegen die Gebühr von 6 kr. binnen 6 Stunden nach der Ankunft, — die nach 5 Uhr Abends angekommenen — am nächsten Morgen vor 9 Uhr in die Wohnung gebracht.

4) Für die Bestellung von Gütern an nicht am Stationsorte wohnende Adressaten ist die Bestimmung auf dem Frachtbriefe maßgebend. Ist auf demselben eine Bestimmung hierüber nicht getroffen, so wird in folgender Weise verfahren:

a) wenn eine regelmäßige Verbindung mit dem Wohnort des Adressaten durch einen konzessionirten Boten besteht und vom Adressaten nicht ausdrücklich anders bestimmt ist, so sind die Güter dem Boten ohne vorgängige Avisirung zu übergeben; bei besonders werthvollen Sendungen ist hievon nach dem Ermessen des hiefür haftbaren Expeditions-Vorstandes eine Ausnahme zu machen und hat bei diesen spezielle Avisirung stattzufinden;

b) besteht eine regelmäßige Botenverbindung nicht, und ist eine schnellere sichere Avisirung nicht möglich, so ist Adressat mit der nächsten Postverbindung vom Eintreffen des Gutes zu verständigen.

c) Die Avisirung geschieht unentgeltlich. Die mit der Post beförderten Avisi sind zu frankiren und ist der Frankobetrag bei der Abgabe des Gutes einzuheben.

d) Eine Avisirung hat außer dem sub b bemerkten Fall zu unterbleiben, wenn der Adressat schriftlich entweder einen Bevollmächtigten am Stationsorte zur Empfangnahme der Güter aufgestellt hat, an welchen sodann die Zustellung des Frachtbriefes erfolgt, oder wenn der Adressat irgend eine andere Bestimmung über die Be-

förderung der Güter an ihn getroffen, oder erklärt hat, daß die Güter bis zu seinem Eintreffen auf der Station lagern sollen, in welchem letzteren Falle sodann die Vorschriften über die Bahnhof restante-Güter Platz greifen.

5) Jene Bahnhof restante-Güter, über deren Ankunft dem Adressaten, weil er nicht bekannt oder am Bestimmungsorte nicht wohnhaft ist, Nachricht nicht gegeben werden kann, sind binnen 48 Stunden, von ihrer Ankunft an abzunehmen.

6) Wagenladungsgüter dürfen nie Bahnhof restant gestellt und müssen binnen längstens 12 Stunden von geschehener Meldung ihrer Ankunft an abgeladen und abgenommen werden.

Empfänger solcher Güter, welche nicht an der Bestimmungsstation wohnen, müssen daher auf letzterer stets einen bevollmächtigten Adressaten haben.

7) Geld-, Gold-, Silber- und Platina-Sendungen werden dem Adressaten von der Eisenbahn-Verwaltung niemals zugestellt, sondern sie müssen von dem Empfänger binnen der nächsten zwei Expeditionsstunden nach geschehener Meldung ihrer Ankunft abgeholt werden.

Lagergeld und Konventionalstrafe.

15. 1) Wer ohne die im § 13 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahn-Verwaltung außer den Auf- und Ablade-Gebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei blos angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

2) Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe declarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deßhalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäftes ersichtlich ist, beziehungsweise wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbriefsendung beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe, ein Lagergeld erheben lassen.

Eine Konventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesversäumniß ausgleichende Kaution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist in letzterem Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladen auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

3) Wer Frachtgüter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

4) Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 14 Nr. 2 vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine konventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagen-Strafmiethe festsetzen.

5) Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, sowie bei den Bahnhof restant gestellten Gütern beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagen-Strafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

6) Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser konventionellen Lagergelder und Wagenstrafmiethen enthalten die besonderen Reglements die näheren Bestimmungen.

Zu § 15.

Auf den k. b. Staatseisenbahnen und Ostbahnen beträgt für jeden, auch nur angefangenen Tag:

a) das Lagergeld pro Centner 2 kr.; der geringste als Lagergeld zu erhebende Betrag ist 3 kr.

b) die Wagenstrafmiethe beträgt:

1) für den Wagen zu 200 Ctr. Tragkraft 1 fl. 45 kr.;
2) für den Wagen zu 180 Ctr. Tragkraft 1 fl. 35 kr.;
3) für den Wagen zu 120 Ctr. Tragkraft 1 fl. 3 kr.;

4) für den Wagen zu 80 Ctr. Tragkraft 42 kr.

Die Eisenbahn-Verwaltung kann überdem bei Verzögerung der Beladung durch die Versender oder der Abladung durch die Empfänger die Entladung der Wägen auf Kosten derselben zu 1 kr. pro Centner des Belastungsmaßes vornehmen lassen, auch einen Spediteur mit der Aus- und Einladung beauftragen.

Für im Freien lagerndes Wagenladungsgut beträgt das Lagergeld 1 Pfennig pro Tag und Centner.

Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen.

16. Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof restant" länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender. Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einen ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Disposition des Versenders zu stellen. Nicht minder soll es der Eisenbahn zustehen, solche Güter den Versendern unter Erhebung der Fracht und Rückfracht, des Lagergeldes und etwaiger baarer Auslagen wieder zuzuführen, sofern der Versender auf Benachrichtigung der Eisenbahn innerhalb 14 Tagen vom Abgang dieser Benachrichtigung eine andere Disposition für Ablieferung der Güter nicht ertheilt.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiter befördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist.

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahngüter, deren An- oder Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder nur die Fracht, nicht aber auch die Rückfracht sicher decken oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme Seitens des Adressaten oder im Falle, daß der Adressat nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst verkauft, um sich für die Fracht und Auslagen bezahlt zu machen und den

Ueberschuß dem Absender überweist.

Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht zu ermitteln ist.

Zu § 16.

Die Verweigerung der Annahme hat der Adressat sogleich bei Vorzeigung des Frachtbriefes auf demselben sammt Angabe des Grundes schriftlich zu erklären.

Etwaige Kosten für Benachrichtigung des Absenders u. s. w. hat derselbe zu ersetzen.

Haftpflicht im Allgemeinen.

17. Im Vereinsverkehre haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

Zu § 17.

Im internen Verkehre sind Ansprüche wegen Ersatzleistung entweder bei der Versandt- oder bei der Empfangsstation — immer aber schriftlich anzubringen.

Reclamationen wegen Nichtankommens aufgegebener Güter werden nur dann angenommen, wenn der Absender das Nichtankommen durch eine schriftliche Mittheilung des Adressaten bescheinigen kann.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

18. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

19. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem nach § 4 festzustellenden Zeitpunkte der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen und so weiter und im Falle des § 16 die Ablieferung in ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur gleich.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst 4 Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung nach Vorstehendem giltig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn.

Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch spätestens innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist. Außerdem erlöschen alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes, wegen Verminderung und Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und soferne das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Zu § 19.

Kömmt das Gut nach Ablauf von 4 Wochen zum Vorschein, so steht es dem Dispositionsberechtigten frei, das Gut sammt reglementmäßiger Entschädigung für Lieferfrist-Ueberschreitung — oder die reglementmäßige Entschädigung für Verlust des Gutes zu beanspruchen.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind.

20. Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transporte übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

21. Ist von dem Absender auf dem Frachtbrief bestimmt, daß das Gut an einem, an einer Vereinsbahn liegenden Orte abgegeben werden oder

liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

Besondere Beschränkung in der Haftpflicht.

22. 1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, innern Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht

a) überhaupt: bei gefährlichen Substanzen, als Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;

b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als Möbeln und Hausgeräth, Glas, Eisenguß, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.

c) für Leckage, d. h. Dringen der Flüssigkeiten durch die Fugen des Gebindes ohne äußerliche Beschädigung;

d) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

e) für das Einrosten: bei Metallwaaren;

f) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2) Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

3) Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4) Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder

mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen der bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5) Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6) In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7) Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8) Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als 1 Procent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst (andere dahin zu rechnende Gegenstände müssen in den besonderen Vorschriften namhaft gemacht sein), gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als 2 Procent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichtes beträgt.

Dieser Procentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Procentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, höhere Procentsätze als 2 Procent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Zu § 22.

Zu Nr. 2. Es gilt als verabredet, daß der Absender von

Gütern, welche nach dem Tarife in unbedeckten Wägen befördert werden, in diese Beförderungsart willigt.

Außerdem hat er bei der Aufgabe auf dem Frachtbriefe die Verladung in Deckelwägen vorzuschreiben und hiefür die im Tarif festgesetzte Taxe zu entrichten.

Zu Nr. 8. Den nassen Gütern werden in Bezug auf Gewichtsmängel noch beigezählt: Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, Seegras, frische Kitte.

Geldwerth der Haftung.

23. Eine, der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden §§ zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen.

1) Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth und in Ermangelung eines solchen, der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle, Frachten und Unkosten, zum Grunde gelegt.

2) Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 20 Thlr. pro Centner angenommen, insoferne ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle declarirt ist.

3) Im Falle einer höheren Werthsdeclaration bildet die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht $1/10$ pro mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 20 Meilen, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von $1/30$ Thlr. zu entrichten.

4) Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

5) Den einzelnen Eisenbahnen bleibt es unbenommen, die für alle Güter, auch wenn dieselben nicht zu einem höheren Werthe als 20 Thlr. pro Centner declarirt sind, in ihrem Tarife seither festgesetzte Versicherungsgebühr fortzuerheben.

Zu § 23.

1) Zu Nr. 2. Diese Werthsdeclaration wird nur dann als verbindlich angesehen, wenn sie auf der Rückseite des Frachtbriefes an der dafür bestimmten Stelle mit Buchstaben eingeschrieben ist.

2) Von der Werthsversicherung sind Güter, welche ohne Garantie oder blos gegen Revers übernommen werden und die dem schnellen Verderben unterliegen, wie Fleisch, frische Würste, Fische, Geflügel, Austern, Krebse, Wildpret, Hefe, Bierzeug, lebende Blumen und Eis ausgeschlossen.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

24. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§ 12) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Durch Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach § 19 gültig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so erlöschen sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

25. Der von der Eisenbahn zu leistende Ersatz des durch Versäumung der Lieferungszeit entstandenen, von dem Entschädigungsberechtigten nachzuweisenden Schadens soll, im Falle die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, den Betrag der halben Fracht, und im Falle längerer Versäumniß als 24 Stunden den Betrag der ganzen Fracht nicht übersteigen.

Will der Versender einen darüber hinausgehenden Schadenersatz durch Declaration eines bestimmten Betrages, als der Höhe seines Interesses an der rechtzeitigen Lieferung, sich sichern, so hat er das Gut zum Transport im Lokalverkehr der Verwaltung der Absendestation unter den für diese erlassenen reglementarischen Bestimmungen aufzugeben. (Siehe § 3.)

Zu § 25.

1) Der Betrag des anzugebenden Interesses ist im Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben niederzuschreiben.

2) Ist ein Interesse rechtzeitiger Lieferung declarirt, so gilt letztere als gewahrt, wenn das Gut rechtzeitig avisirt wurde.

3) Der Frachtzuschlag für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung beträgt für je 20 angefangene Meilen der Transportstrecke 2 pro mille des declarirten Interesses mit einem Minimalzuschlag von 35 kr.

4) Eine Lieferzeit-Interesse-Versicherung findet bei Wagenladungen nicht statt.

Abänderungen dieses Reglements.

26. Abänderungen dieses Reglements bleiben vorbehalten.

Bis zum Erlaß eines neuen Reglements werden dieselben in je einem, am Sitze der Eisenbahn-Verwaltungen erscheinenden öffentlichen Blatte giltig publizirt.

In denselben öffentlichen Blättern soll auch angezeigt werden, sofern dieses Reglement außer Wirksamkeit gesetzt werden würde.

Ebenso wird durch diese öffentlichen Blätter der etwaige Austritt einer Eisenbahnverwaltung aus dem Vereine und der Zutritt Anderer zu demselben bekannt gemacht werden.

Beilage I.

Bekanntmachung.

Den Schutz und die Aufrechthaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes betr.

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Auf Grund des Art. 152 Abs. 1 und 2 des Polizei-Strafgesetzbuches werden zum Schutze und zur Aufrechthaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes nachstehende Anordnungen erlassen:

§ 1. Die Reisenden, welche in Bayern Eisenbahnen benützen, haben auf Verlangen beim Eintritte in den Wartsaal, beim Austritte aus dem Wartsaal auf den Perron, beim Einsteigen in den Wagen und während der Fahrt das gelöste Fahrbillet vorzuzeigen.

Wer während der Fahrt ohne Fahrbillet oder ohne giltiges Fahrbillet betroffen wird und auf ergangene Aufforderung von Seite des Eisenbahnpersonales die sofortige Nachlösung des Billets nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen über Personenbeförderung unterläßt oder die sofortige Zahlung verweigert, ist straffällig.

2. Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive gegeben ist, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Das Besteigen der Wagen, sowie jeder Versuch und jede Hilfeleistung hiezu, nachdem der Zug in Bewegung gesetzt worden, ist verboten.

3. Die Reisenden dürfen behufs des Ein- und Aussteigens die Wagenthüren nicht selbst öffnen und nicht aus- oder einsteigen, bevor der Zug völlig stille steht.

Dieselben haben sich nach dem Aussteigen sofort von den Fahrgeleisen, Maschinen und Wagen zu entfernen und dürfen den Bahnhof in keiner anderen als der angewiesenen Richtung verlassen.

4. Hunde dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Geladene Gewehre, sowie Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, dürfen weder als Reisegepäck aufgeliefert, noch in den Personenwagen mitgenommen werden.

5. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet oder den von den Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlichten sonstigen Anordnungen für Erhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebsdienstes nicht Folge leistet, ist strafbar.

6. Es ist verboten, nachdem von den Bahnwärtern das Zeichen zum Schließen der Zugschranken mit der Glocke gegeben worden, näher als bis auf eine Entfernung von zwanzig Schritten an die Bahn zu fahren, zu reiten oder Vieh zu treiben.

7. Ohne hinreichende Aufsicht darf in der Nähe der Bahn kein Vieh geweidet werden; Pferde und andere Zugthiere, mit welchen auf den die Bahn begrenzenden Grundstücken gearbeitet oder auf den Wegen neben der Bahn gefahren wird, müssen beim Herannahen eines Zuges geführt und von dem letzteren abgewendet werden.

8. Das Betreten der Bahnhöfe außerhalb der bestimmungsgemäß für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu durch besondere Vorschriften befugten Personen, untersagt.

9. Die in den Betriebs-Reglements vorbehaltenen Konventionalstrafen und Entschädigungsansprüche erleiden durch vorstehende Vorschriften keine Aenderung.

10. Diese Vorschriften treten mit dem Tage ihrer Veröffentlichung im Regierungsblatte oder beziehungsweise im Kreisamtsblatte der Pfalz für den ganzen Umfang des Königreichs in Wirksamkeit.

München, am 2. März 1863.

Auf Seiner Königl. Majestät Allerhöchsten Befehl.

Freiherr von Schrenk.

Durch den Minister:

Der General-Sekretär, Ministerialrath Nüßler.

Der Art. 152 des Polizei-Straf-Gesetzbuches lautet:

An Geld bis zu fünfzig Gulden oder mit Arrest bis zu 14 Tagen wird gestraft, wer den oberpolizeilichen Vorschriften über Schutz der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebes zuwiderhandelt, insbesondere:

1) wer die Bahn an andern als an Uebergangsstellen oder eher, als die Schranken von den Bahnbediensteten geöffnet worden sind, als Fußgänger, Reiter oder mit Wägen oder Schubkarren überschreitet;
2) wer sonst die Bahn oder die dazu gehörigen Gräben, Böschungen, Dämme, Brücken oder Tunnels oder das dazu gehörige und mit Steinen abgegrenzte Vorland unbefugt an verbotenen Stellen oder gegen ausdrückliches Verbot eines Bahnbediensteten betritt, wer daselbst reitet, mit Wägen oder Schubkarren fährt, Vieh treibt oder Gegenstände, wenn auch nur für kurze Zeit, niederlegt;
3) wer an den erlaubten Uebergängen Vieh anders als mit fliegender Geißel über die Bahn treibt oder mit Wägen anders als im Schritte und ohne Anhalten darüberfährt;
4) wer als Reiter oder mit Fuhrwerk, Lastthieren oder Viehheerden bei gesperrten Schranken ankommt und von denselben bis zu deren Oeffnung durch einen Bahnbediensteten nicht mindestens zwanzig Schritte sich entfernt hält;
5) wer in dem Falle, daß zwei oder mehrere Fuhrwerke gleichzeitig an einer Uebergangsstelle ankommen oder sich begegnen, der Bestimmung des Bahnbediensteten über die Reihenfolge der Ueberschreitung der Bahn sich nicht fügt;
6) wer geschlossene Schranken eigenmächtig öffnet, unbefugt Wächterhütten oder Einfriedungen der Bahn oder der Stationshöfe besteigt, Einfriedungen oder sonstige Verschlußanstalten übersteigt oder unter dergleichen Absperrungen durchschlüpft.

Uebertretungen der oberpolizeilichen Vorschriften über Aufrechthaltung der Ordnung auf der Bahn, in den Bahnhöfen und auf Dampfschiffen unterliegen einer Geldstrafe bis zu zehn Gulden.

Beilage II.

Instruction für die Kofferträger.

Auszug.

§ 1. Für die zur Bequemlichkeit der Reisenden auf einzelnen Stationen aufgestellten verpflichteten Kofferträger gelten folgende Dienstesvorschriften 2c. 2c.

4. Der Dienst der Kofferträger, welche als Dienstzeichen eine Schirmmütze mit der Aufschrift „Kofferträger" und eine Nummer darüber, sowie eine blaue Blouse zu tragen haben, besteht darin:

1) vom Bahnhofe das Gepäck auf Verlangen der Reisenden in die Fuhrwerke oder in die Absteigquartiere zu bringen;

2) das Gepäck aus der Stadt nach dem Bahnhofe abzuholen oder dasselbe von den Fuhrwerken zur Gepäck-Expedition zu verbringen, und für den Reisenden den Gepäckschein zu lösen;

3) nach Anordnung ihrer Vorgesetzten bei der Gepäck-Expedition bei der Annahme, dem Verwiegen oder der Abgabe des Gepäckes Beihilfe zu leisten, sowie etwaige sonstige zum Expeditionsdienste gehörende Geschäfte zu verrichten;

4) die zur Aufgabe gelangten Gepäckstücke von der Expedition in den Gepäckwagen zu verbringen;

5) die von einem Zuge auf einen anderen übergehenden Gepäckstücke (Transitgepäck) von dem einen in den zum Weiter-Transport bestimmten zweiten Wagen zu verschaffen und dort an den zur Empfangnahme beauftragten Bediensteten zu übergeben;

6) die nicht sofort von den Reisenden abgenommenen Gepäckstücke von der Expedition in Empfang zu nehmen, in den hiefür bestimmten Lokalitäten aufzubewahren und gegen Einziehung der Gepäckscheine an die Reisenden abzugeben.

5. Die Kofferträger sind befugt, für die im vorstehenden § sub 1, 2 und 6 aufgeführten Dienstleistungen von den Reisenden die im § 7 festgesetzten Gebühren und das für Aufbewahrung des Gepäckes nach § 28 des Reglements zu bezahlende Lagergeld zu erheben.

Die k. Eisenbahnverwaltung räumt denselben als Vergütung für die nach § 4 Ziffer 3—5 zu leistenden Dienste, soweit dies ohne Eingriff in die Privatverfügungen der Reisenden geschehen kann, das ausschließliche Recht zur Vornahme der oben 1, 2 und 6 bemerkten Geschäfte ein.

Anmerkg. Für das innerhalb der 24 Stunden nach Ankunft des Zuges abgeholt werdende Gepäck ist keine Vergütung zu entrichten.

7. Jeder Reisende ist berechtigt, sein Gepäck ohne Benützung der Kofferträger unmittelbar bei den Gepäck-Expeditionen aufzugeben und ist bei Selbstaufgabe des Gepäckes außer der Taxe für die Gepäckbeförderung nicht das Mindeste zu bezahlen.

Beihilfe von Kofferträgern oder sonstigen Bediensteten darf in keiner Weise aufgedrungen werden.

Werden die an der Dienstmütze und Nummer kenntlichen Kofferträger oder andere Bahnbedienstete zur Besorgung des Gepäckes benützt, so können die-

selben folgende Gebühren ansprechen:

1) Für den Transport vom Gepäckwagen an den Wagen, Fiaker 2c. 2c. oder vom letzteren zur Gepäckexpedition mit gleichzeitiger Besorgung des Gepäckscheines ohne Rücksicht auf die Stückzahl: bis zu einem Centner sechs Kreuzer, bis zu zwei Centner zwölf Kreuzer, über zwei Centner achtzehn Kreuzer.

2) Für das Verbringen vom Bahnhofe in die Stadt, sowie aus der Stadt zum Bahnhofe und zwar:

a) für einen Nachtsack, eine Hutschachtel mit Regenschirm u. dgl. kleine Gegenstände sechs Kreuzer,

b) für einen Koffer, Mantelsack, Korb oder sonstige schwere Colli unter einem Centner zwölf Kreuzer,

c) für drei oder mehrere Gepäckstücke, wenn auch kleinere, zusammen unter einem Centner zwölf Kreuzer,

d) für Reisegepäck:
über einen Centner bis zu zwei Centner vier und zwanzig Kreuzer, bis zu drei Centner sechs und dreißig Kreuzer;
für jeden weitern Centner sechs Kreuzer mehr.

8. Beschwerden über Zudringlichkeiten, Mehrforderungen oder sonstige Ungebührlichkeiten der Kofferträger sind bei dem diensthabenden Beamten oder der Bahnbehörde unter Angabe der betreffenden Nummer oder des Dienstabzeichens anzubringen.

Derjenige Kofferträger, welcher sich erlaubt, mehr zu fordern, als die Taxe vorschreibt, wird das erstemal mit 10 fl., das zweitemal mit 25 fl. oder Dienstesentlassung bestraft.

Die Strafgelder werden aus der Kaution des Kofferträgers entnommen.

11. Die Haftbarkeit der Kofferträger für das von ihnen zu verbringende Reisegepäck wird festgesetzt, wie folgt:

Gegenüber den Reisenden.

Die Haftbarkeit der Kofferträger für das zu verbringende Gepäck beginnt mit Uebernahme des Gepäckes vom Reisenden oder vom Gepäck-Kondukteur oder Expedienten und dauert bis zur Uebergabe des Gepäckes an die Gepäck-Expedition, beziehungsweise den Reisenden. Nachdem diese Dienstleistungen nur auf Haft und Gefahr der Reisenden durch die Kofferträger besorgt werden, so sind diese verpflichtet, sogleich bei Entgegennahme der Aufträge der Reisenden, von diesen die in deren Händen befindlichen Gepäckscheine einzuziehen und diese bei Abnahme der angekommenen Gepäckstücke sofort an den übergebenden Kondukteur oder Expedienten auszuliefern.

14. Den Kofferträgern wird ein höfliches und zuvorkommendes Benehmen gegen das Publikum ohne Aufdringlichkeit, dann eine rasche und

pünktliche Bedienung desselben, ferner noch insbesonders Nüchternheit und Reinlichkeit im Anzuge zur Pflicht gemacht.

Zuwiderhandelnde werden mit Geldstrafen von 5 bis 20 fl. und nach Umständen mit sofortiger Entlassung bestraft. Das Tabakrauchen während des Dienstes ist denselben verboten.

Streitigkeiten zwischen Reisenden und Kofferträgern entscheidet der Bahnbeamte.

Beilage III.

Einrichtungen bezüglich des Verbringens und Abholens der Frachtgüter nach und von den Bahnhöfen.

Von der Eisenbahn-Verwaltung wird das Abholen der Güter bei den Versendern, sowie die Verbringung der Güter von den Bahnhöfen nicht übernommen, da die Aufgabe der Güter bei den Expeditionen und das Abholen bei denselben Sache der Versender und Empfänger ist.

Um jedoch denjenigen Empfängern und Versendern, welche für das Verbringen der Güter vom und zum Bahnhofe nicht unmittelbar Sorge tragen wollen, die Zu- und Abfuhr derselben zu ermöglichen und das Publikum gegen willkürliche Forderungen und Zögerungen bei der Güterzustellung und Abholung zu schützen, sind zur Besorgung dieses Geschäftes bei den bedeutenderen Güterexpeditionen je nach besonderer Bekanntmachung Güterführer unter folgenden Bestimmungen aufgestellt:

1) Die Güterführer übernehmen die Verbindlichkeit, sowohl den vom Publikum als auch von der Eisenbahnbehörde gemacht werdenden Anforderungen bezüglich der Zu- und Abfuhr von Gütern in kürzester Zeit und längstens innerhalb des in den Bestimmungen über den Güterverkehr festgesetzten Termines pünktlich zu entsprechen; dieselben haben daher die hiezu nöthige Anzahl von Wagen und Pferden stets in Bereitschaft zu halten und bei besonderem Andrange von Gütern für Herbeischaffung vermehrter Transportmittel zu sorgen.

2) In Ansehung der auf der Eisenbahn ankommenden Güter haben die Empfänger, welche sich der von der Eisenbahn-Verwaltung aufgestellten Güterführer nicht bedienen wollen, und es vorziehen, ihre Güter entweder selbst oder durch Lohnfuhrwerke abholen zu lassen, dieses bei der Güter-Expedition schriftlich zu erklären und denjenigen Fuhrmann namhaft zu machen, welchen sie für ein für alle-

mal zur Beförderung dieses Geschäftes bevollmächtigen.

Die Empfänger, oder die von ihnen bevollmächtigten Fuhrleute werden dann einfach nach Vorschrift der Bestimmungen des Reglements von der Ankunft der Güter durch Zustellung der Frachtbriefe in Kenntniß gesetzt, und haben das Weitere selbst zu besorgen.

3) Ist eine solche Disposition von Seite der Empfänger nicht getroffen, so wird angenommen, der Empfänger beauftrage die Güterführer mit der Abholung der Güter vom Bahnhofe, und es werden die angekommenen Güter von der Güterexpedition mit den dazu gehörigen Frachtbriefen sogleich dem Güterführer übergeben und müssen von diesem, wenn es Eilgüter sind, spätestens innerhalb 6 Stunden nach deren Ankunft, wenn letztere aber erst nach 5 Uhr Abends erfolgt, am andern Vormittag vor 9 Uhr abgeliefert, die übrigen in gewöhnlicher Fracht beförderten Güter aber spätestens innerhalb 24 Stunden nach ihrer Ankunft dem Empfänger ins Haus gebracht werden.

Bei Ablieferung der Güter hat der Güterführer die im Bestellbuche eingetragenen Fracht- und Nebengebühren in kassamäßigen Münzsorten von dem Empfänger zur Ablieferung an die Güterexpedition einzuheben und sich den wohlbeschaffenen Empfang der Güter in dem Bestellbuche oder auf dem Abgabescheine bescheinigen zu lassen.

Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, so hat der Güterführer denselben zu ersuchen, die Gründe der Zurückweisung auf dem Frachtbriefe zu bemerken und sodann das Gut wieder an die Güterexpedition einzuliefern.

4) Güter, welche einer zollamtlichen Behandlung unterliegen, hat der Güterführer nicht unmittelbar zum Hause des Empfängers, sondern stets an die betreffende Zollbehörde abzuliefern, jedoch den Empfänger davon in Kenntniß zu setzen und hiebei die Frachtgebühren einzuziehen.

5) Die Haftbarkeit der Eisenbahnverwaltung beginnt von dem Zeitpunkte der Uebernahme der Güter aus den Händen der Güterführer und hört mit der Uebergabe an dieselben auf. So lange sich daher die Güter in den Händen der Güterführer befinden, haften diese dem Versender oder Empfänger ausschließlich mit der zu diesem Ende im Interesse des Publikums ge-

leisteten Caution und ihrem sonstigen Vermögen.

6) Die Gebühren für die Zu- und Abfuhr der Güter sind mit Rücksichtsnahme auf die örtlichen Verhältnisse regulirt, dieselben dürfen aber, insofern nicht Anderes bekannt gemacht ist, folgende Maximalbeträge nicht überschreiten, als:

a) für das Verbringen vom Hause oder von der zollamtlichen Niederlage nach dem Bahnhofe und umgekehrt, per Zollzentner 2 kr.;

b) für Sendungen, welche nach dem Wunsche des Versenders oder Empfängers durch die Güterführer auf die Eisenbahn-Transportwagen verladen oder von denselben abgeladen werden sollen, per Zollzentner 1 kr.;

c) ein Gewichtsüberschlag unter 50 Pfund wird für einen halben, über 50 Pfund für einen ganzen Zentner gerechnet;

d) die geringste Gebühr für das Zustellen oder Abholen beträgt 6 kr.

Außer diesen Gebühren, welche von dem Versender, beziehungsweise Empfänger, beim Abholen oder Zustellen der Güter sogleich zu entrichten sind, dürfen die Güterführer eine weitere Gebühr nicht fordern.

8) Frachtstücke bis zum Gewichte von 25 Pfunden werden den Empfängern gegen eine Gebühr von sechs Kreuzern binnen 6 Stunden nach Ankunft des Zuges (die nach 5 Uhr angekommenen bis nächsten Morgen um 9 Uhr) in die Wohnung gebracht.

9) Gegründete Beschwerden gegen die aufgestellten Güterführer wegen verspäteter Bestellung der Güter oder sonstiger Ungebührlichkeiten können jederzeit bei der betreffenden Eisenbahnbehörde schriftlich oder mündlich angebracht werden und wird deßhalb stets die genaueste Untersuchung gepflogen und von dem Resultat dem Beschwerdeführer Kenntniß gegeben werden.

Bestimmungen
über die
Verehelichung der Beamten und Bediensteten
der kgl. bayer. Verkehrsanstalten.

(Verordnungsbl. Nr. 49 vom 13. Juni 1869.)

§ 1. Die Beamten und Bediensteten der k. bayer. Verkehrsanstalten haben im Falle der Verehelichung neben der polizeilichen Bewilligung die dienstliche Genehmigung zu erholen.

Bezüglich der Beamten mit pragmatischen Rechten (Status A) hat es bei den bisherigen Bestimmungen sein Verbleiben.

Beamte und Bedienstete der Status B, C und D, welche ohne Bewilligung der Generaldirektion eine Ehe eingehen, werden aus dem Dienste der Anstalt entlassen.

2. Die Bewilligung zur Verehelichung ist bei dem nächsten Vorgesetzten schriftlich oder zu Protokoll nachzusuchen, und von kurzer Hand durch das Oberamt der Generaldirektion der k. bayer. Verkehrsanstalten mit den nöthigen Erläuterungen zur Vorlage zu bringen.

Die Nachweise über Erfüllung der für das Gesuch erforderlichen Voraussetzungen, soweit sie nicht bereits aktenmäßig konstatirt sind, werden dem Gesuche beigelegt, und ist die getroffene Wahl unter Beilage eines Leumundszeugnisses zu bezeichnen.

Die Generaldirektion verbescheidet das Gesuch ohne weitere Berufung.

3. Die Verehelichungs-Bewilligung kann einem Beamten oder Bediensteten des Status B I und D nicht versagt werden,

1) wenn derselbe der Militärpflicht genügt oder wenigstens das 26. Lebensjahr überschritten,
2) ein volles Jahr in einer statusmäßigen Stelle gedient,
3) sich die Qualifikation der vollständig entsprechenden Dienstleistung erworben,
4) die ihm auferlegte Kaution voll erlegt,
5) keinerlei Abzüge wegen Schulden oder Schadenersatz von seinem Gehalte zu erleiden hat, endlich
6) wenn die getroffene Wahl nicht vom Standpunkte der dienstlichen Interessen unzulässig erscheint.

4. Wer zur Strafe mit Dienstesentlassung bedroht

wurde, kann erst dann Anspruch auf Verehelichungsbewilligung machen, wenn er nach Eintritt der Strafe zwei Jahre tadellos gedient hat.

5. Die Angehörigen des Status B II können nur dann Anspruch auf Verehelichungs-Bewilligung machen, wenn sie außer den allgemeinen in § 3 erwähnten Vorbedingungen entweder

in der dritten Gehaltsklasse eine gesicherte Jahresrente von 350 fl. oder

in der zweiten Gehaltsklasse eine gesicherte Jahresrente von 200 fl. oder

in der ersten Gehaltsklasse eine gesicherte Jahresrente von 100 fl.

nachzuweisen im Stande sind.

6. Die Angehörigen des Status C können die Verehelichungsbewilligung nur erhalten, wenn sie

in der dritten Gehaltsklasse eine gesicherte Jahresrente von 200 fl.,

in der zweiten Gehaltsklasse eine solche von 100 fl. und endlich

in der ersten Gehaltsklasse eine solche von 50 fl.

nachzuweisen vermögen.

7. Den Nachweis der Jahresrente hat die Generaldirektion zu prüfen und ist dieselbe befugt, die Vinkulirung des die Rente sichernden Vermögens in so lange zu verfügen, bis die Angehörigen des Status B II und C in den Status A oder B I eintreten.

8. Bei der Wiederverehelichung verwittweter Bediensteten finden die vorstehenden Anordnungen unverkürzte Anwendung.

9. Bereits Verehelichte oder Wittwer mit ehelichen Kindern können unter Vorbehalt der besonderen Bestimmungen für die Militärbewerber nur dann als Bedienstete in den Status aufgenommen werden, wenn sie mindestens drei Jahre tadellos gegen Taggeld in dem Dienste der Verkehrsanstalten gestanden sind, die für Erlangung der Verehelichungsbewilligung erforderlichen Voraussetzungen erfüllt und den an den Pensionsfond schuldigen Leistungen vollständig entsprochen haben.

Postvertrag
zwischen
Bayern, dem Norddeutschen Bunde, Württemberg und Baden einerseits
und
Italien andererseits.

Bekanntmachung vom 3. April 1869,
den Postvertrag mit Italien betreffend.
(Regierungsbl. Nr. 24 vom 10. April 1869.)

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Nachdem Seine Majestät der König dem unterm 10. November v. Js. zu Berlin abgeschlossenen Postvertrage zwischen Bayern, dem Norddeutschen Bunde, Württemberg und Baden einerseits und Italien andererseits die Ratification allerhöchst zu ertheilen geruht haben, so werden nachstehend die Bestimmungen dieses Vertrages zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

München, den 3. April 1869.

Auf Seiner Königl. Majestät Allerhöchsten Befehl.

v. Schlör.

Durch den Minister:
der Generalsekretär, Ministerialrath v. Cetto.

Austausch der Postsendungen.

Art. 1. Zwischen den Postverwaltungen des Norddeutschen Bundes, Bayerns, Württembergs und Badens einerseits, und der Postverwaltung Italiens andererseits soll ein periodischer und regelmäßiger Austausch von geschlossenen Briefpacketen behufs gegenseitiger Ueberlieferung der Briefpostsendungen stattfinden.

Speditionswege.

2. Der Austausch der Briefpackete zwischen den Postverwaltungen der hohen vertragschließenden Theile kann auf den nachstehend bezeichneten Routen erfolgen:

a) via Oesterreich,'
b) via Schweiz,
c) via Frankreich und eintretenden Falls via Belgien.

Die Briefpackete sollen stets auf dem schnellsten Wege befördert werden; sollten mehrere Wege die gleiche Beschleunigung darbieten, so bleibt es der absendenden Verwaltung anheimgestellt, denjenigen zu wählen, welchen sie für den zweckmäßigsten erachtet.

Der Austausch mit jeder der betheiligten Postverwaltungen soll stets in den bezüglichen geschlossenen Briefpacketen stattfinden, mit Ausnahme des Falles, wenn durch Einzel-Auslieferung der Correspondenz an eine zwischenliegende Verwaltung eine größere Beschleunigung zu erzielen wäre, oder wenn die absendende und die empfangende Verwaltung sich über einen solchen Modus der Uebermittelung gemeinsam verständigen würden.

Transitkosten.

3. Die Kosten des Transits der Briefpackete durch das Postgebiet von Oesterreich, von Frankreich und von Belgien werden zu gleichen Theilen von der italienischen Postverwaltung und derjenigen deutschen Postverwaltung getragen, welche die Briefpackete mit Italien unterhält.

Indeß wird die Gesammtheit der Transitkosten von derjenigen der betheiligten Verwaltungen, welche die günstigsten Bedingungen von den zwischenliegenden Postverwaltungen Oesterreichs, Frankreichs und Belgiens erlangt hat, ausgezahlt werden, wogegen die andere Verwaltung ihr die Hälfte der bezahlten Summe zu erstatten hat.

Die Kosten des Transits durch das schweizerische Gebiet werden ausschließlich von der italienischen Verwaltung getragen.

Andererseits verpflichten sich die deutschen Verwaltungen, dafür zu sorgen, daß die in den zwischen Italien und den deutschen Gebieten gewechselten geschlossenen Briefpacketen enthaltenen internationalen Correspondenzen im Transit durch deutsche Gebiete befördert werden, ohne daß daraus für die italienische Verwaltung Kosten entstehen. Sie übernehmen es außerdem, die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, um die italienische Verwaltung an den Transit-Porto-Ermäßigungen und Befreiungen Theil nehmen zu lassen, welche die deutschen Verwaltungen von der österreichischen Verwaltung hinsichts des Transits durch österreichisches Gebiet erworben haben.

Briefpostsendungen.

4. In die zwischen den vertragschließenden Theilen auszuwechselnden Briefpackete werden aufgenommen:

- Briefe,
- Zeitungen und andere Drucksachen, und
- Waarenproben.

Das Maximalgewicht eines jeden dieser Gegenstände soll 250 Grammen nicht übersteigen.

Entrichtung des Porto.

5. Gewöhnliche, d. h. nicht recommandirte Briefe kön-

nen frankirt oder unfrankirt abgesandt werden.

Für Zeitungen und sonstige Drucksachen, sowie für Waarenproben ist das Porto vorauszubezahlen.

Briefporto.

6. Das Porto des einfachen Briefes zwischen dem Gebiet des Norddeutschen Bundes, Bayern, Württemberg und Baden einerseits, und dem Gebiet Italiens andererseits soll betragen:

für einen frankirten Brief nach Italien 3 Gr. bezw. 10 Kr.,

für einen frankirten Brief aus Italien 40 Centesimi,

für einen unfrankirten Brief nach Italien 60 Centesimi,

für einen unfrankirten Brief aus Italien 5 Gr. bezw. 18 Kr.

Als ein einfacher Brief wird ein solcher angesehen, dessen Gewicht 15 Grammen nicht überschreitet, bei schwereren Briefen wird für jedes Gewicht von 15 Grammen, oder einen Theil davon, ein einfacher Portosatz mehr erhoben. Den Postverwaltungen soll indeß gestattet sein, die vorgedachte Gewichts-Progression zu erweitern, wenn sie im gemeinsamen Einverständnisse solches für zweckmäßig erachten.

Für den Fall, daß das Porto für die Briefe zwischen Italien und Oesterreich in Gemäßheit der Bestimmungen des Schlußprotokolls zum italienisch-österreichischen Postvertrage vom 23. April 1867 weiter ermäßigt werden sollte, sind die Postverwaltungen der deutschen Staaten und Italiens ermächtigt, die gleiche Ermäßigung auf ihre internationalen Correspondenzen in gegenseitigem Einverständnisse auszudehnen.

Drucksachen.

7. Das Porto der Zeitungen und Drucksachen soll betragen:

a) bei der Absendung aus den deutschen Gebieten $1/2$ Gr. bezw. 2 Kr.,

b) bei der Absendung aus Italien 5 Centesimi,

für je 40 Grammen, oder einen Theil davon.

Unter der obigen Bezeichnung sind verstanden: Zeitungen, Zeitschriften, brochirte und gebundene Bücher, Noten, Kataloge, Anzeigen, Prospecte, Kupferstiche, Lithographien, Photographien, Autographien und alle derartigen auf mechanischem Wege hergestellten, zur Beförderung mit der Briefpost geeigneten Gegenstände.

Dieselben müssen offen unter Band gelegt, können aber auch in einfacher Art zusammengefaltet sein.

Es dürfen diesen Gegenständen keine Vermerke, Ziffern oder Zeichen handschriftlich hinzugefügt sein, mit Ausnahme der Adresse des Empfängers, ferner der Unterschrift des Absenders, des Datums und des Ortes.

Indeß ist in den Preiscou-

ranten und Handelscircularen die handschriftliche Eintragung der Preise der Waaren gestattet.

Auch können den Correcturbogen die bezüglichen Correcturen handschriftlich hinzugefügt, sowie die Original-Manuscripte beigefügt sein.

Zeitungen und sonstige Drucksachen, welche unfrankirt eingeliefert werden, oder welche den übrigen vorstehenden Versendungsbedingungen nicht entsprechen sollten, werden wie unfrankirte Briefe behandelt und taxirt, jedoch nach Abzug des Werthes der verwendeten Postmarken.

Waarenproben.

8. Die Waarenproben sind derselben Taxe unterworfen, wie die Zeitungen und sonstigen Drucksachen; dies findet auch für den Fall Anwendung, daß die eine Gattung mit der anderen zusammengepackt zur Versendung gelangt.

Die Waarenproben dürfen keinen Kaufwerth haben, sie müssen unter Band gelegt oder anderweit dergestalt verpackt sein, daß über ihre Natur kein Zweifel obwalten kann; sie dürfen keine anderen handschriftlichen Vermerke tragen, als die Adresse des Empfängers, den Namen des Absenders, Fabrik- oder Handelszeichen, Nummern und Preise.

Waarenproben, welche unfrankirt eingeliefert werden, oder welche den übrigen vorstehenden Versendungsbedingungen nicht entsprechen sollten, werden wie unfrankirte Briefe behandelt und taxirt, jedoch nach Abzug des Werths der verwendeten Postmarken.

Recommandation.

9. Es ist gestattet, Briefe, Zeitungen und sonstige Drucksachen, sowie Waarenproben unter Recommandation zu versenden. Dafür ist, außer dem Porto, eine Recommandationsgebühr von 2 Groschen bzw. 7 Kreuzern bei der Absendung aus den deutschen Gebieten und von 30 Centesimi bei der Absendung aus Italien zu entrichten.

Das Porto und die Recommandationsgebühr für diese Gegenstände sind stets von dem Absender vorauszubezahlen.

Der Absender kann bei der Einlieferung verlangen, daß ihm die Empfangsbescheinigung des Adressaten des recommandirten Gegenstandes übermittelt werde. In diesem Falle hat der Absender im Voraus eine fernere Gebühr von 2 Groschen bezw. 7 Kreuzern bei der Absendung aus den deutschen Gebieten und von 20 Centesimi bei der Absendung aus Italien zu entrichten.

Beim Verlust eines recommandirten Gegenstandes ist diejenige Verwaltung, in deren Gebiet der Verlust sich ereignet hat, gehalten, dem Absender eine Entschädigung von 14 Thalern oder 24½ Gulden in den deutschen Gebieten, beziehungs-

weise 50 Lire in Italien zu leisten, mit Ausnahme jedoch des Falls der höheren Gewalt.

Die Reclamation bezüglich des Verlustes eines recommandirten Gegenstandes und der Anspruch auf Entschädigung müssen innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Einlieferung der Sendung an gerechnet, erhoben werden. Nach Ablauf dieser Frist erlischt jeder Anspruch.

Unzureichende Francatur.

10. Wenn der Betrag der zur Frankirung eines Briefpost-Gegenstandes verwendeten Freimarken unzureichend ist, so wird der betreffende Briefpost-Gegenstand wie ein unfrankirter Brief behandelt und taxirt, jedoch nach Abzug des Werthes der verwendeten Postmarken.

Die Ablehnung der Zahlung des Ergänzungsportos wird als eine Verweigerung der Annahme der Sendung angesehen.

Portotheilung.

11. Der Ertrag des in Gemäßheit der Artikel 6, 7 und 8 für Briefe, Zeitungen und sonstige Drucksachen und Waarenproben erhobenen Portos wird zwischen der italienischen Postverwaltung und derjenigen deutschen Postverwaltung, welche die betreffenden Briefpackete mit Italien unterhält, halbscheidlich getheilt.

Der Ertrag der in Gemäßheit des Art. 9 erhobenen Recommandations- u. s. w. Gebühren verbleibt der absendenden Verwaltung ungetheilt.

Postanweisungen.

12. Die deutschen Postverwaltungen einerseits und die italienische Postverwaltung andererseits behalten sich vor, ein Uebereinkommen wegen Herstellung eines internationalen Austausches von Postanweisungen zu treffen und gemeinschaftlich die Bedingungen dieses Austausches, sowie den Zeitpunkt des Beginnes desselben festzusetzen.

Einzel-Transit.

13. Die Postverwaltungen der vertragschließenden Theile können sich Briefe, Zeitungen und sonstige Drucksachen, sowie Waarenproben nach und aus solchen fremden Ländern, denen sie zur Vermittlung dienen, gegenseitig zum Einzel-Transit überliefern.

Die gedachten Postverwaltungen werden die Bedingungen dieses Austausches unter Festhaltung der nach Artikel 11 des gegenwärtigen Vertrages sich für die deutsche, beziehungsweise die italienische Transportstrecke ergebenden Porto-Antheile, sowie unter Berücksichtigung der zwischen ihnen und den betreffenden fremden Ländern bestehenden Vereinbarungen im Einverständnisse regeln.

Geschlossene Transite über Italien.

14. Die königlich italienische Regierung verpflichtet sich, auf dem italienischen Gebiete die geschlossenen Briefpackete zu befördern, welche von dem Nord-

deutschen Bunde oder Bayern, Württemberg und Baden mit solchen fremden Ländern, für deren Correspondenz Italien zur Vermittlung dient oder dienen kann, sowie mit deutschen Postanstalten in diesen Ländern, hin- und herwärts gewechselt werden.

Die betreffende deutsche Postverwaltung wird an die italienische Postverwaltung für diesen Transit folgende Vergütungen entrichten:

25 Centesimi für je 30 Grammen Nettogewicht und

80 Centesimi für jedes Kilogramm Zeitungen, sonstige Drucksachen und Waarenproben, ebenfalls Nettogewicht.

Hinsichtlich des Transports dieser Briefpackete auf den italienischen Seepostrouten verpflichtet sich die königlich italienische Regierung, den deutschen Regierungen die Vortheile der meistbegünstigten Nation einzuräumen.

Geschlossene Transite über Deutschland.

15. Gegenseits übernehmen der Norddeutsche Bund, Bayern, Württemberg und Baden die Verpflichtung, auf ihren betreffenden Gebieten die geschlossenen Briefpackete zu befördern, welche von Italien mit Großbritannien und Irland, den Niederlanden, Belgien, Rußland, Schweden und den Staaten Amerika's hin- und herwärts gewechselt werden.

Für diesen Transit wird die italienische Postverwaltung an die betreffende deutsche Postverwaltung folgende Vergütungen entrichten:

35 Centesimi für je 30 Grammen Briefe Nettogewicht und

80 Centesimi für jedes Kilogramm Zeitungen, sonstige Drucksachen und Waarenproben, ebenfalls Nettogewicht.

Der Transit der geschlossenen Briefpackete aus Italien nach den oben erwähnten fremden Ländern bedarf, soweit derselbe österreichisches Gebiet berührt, des Einverständnisses der kais. österreichischen Regierung, zu dessen Vermittelung man sich deutscher Seits bereit erklärt. Wenn dasselbe erlangt wird, so soll für den gedachten Transit eine weitere Gebühr als die im gegenwärtigen Artikel festgesetzte nicht zu entrichten sein.

Die Gestattung geschlossener Transitpackete Italiens mit noch anderen als den vorerwähnten Ländern über deutsches Gebiet bleibt von den Ergebnissen der Revision der übrigen postvertragsmäßigen Beziehungen der deutschen Gebiete abhängig.

Gebührenfreier Transit.

16. Das Gewicht der unbestellbaren, unrichtig geleiteten, oder zur Nachsendung gelangten, sowie der portofreien Briefpostgegenstände bleibt bei Ermittelung des Gewichtes der Briefe, Drucksachen und Waarenproben, für welche in Gemäßheit der Art. 14 und 15

Transitgebühren zu zahlen sind, außer Ansatz.

Zeitungsverkehr.

17. Als Ausnahme von der Bestimmung im Art. 7 sollen die Journale, Zeitungen und Zeitschriften, welche in Italien erscheinen und von den Herausgebern direct an eine der Postanstalten des Norddeutschen Bundes, Bayerns, Württembergs und Badens versandt werden, bis zur italienischen Ausgangsgrenze frankirt angenommen werden und daher keiner anderen Taxe unterworfen sein, als derjenigen, welche für die im Inlande des Königreichs Italien mit der Post beförderten derartigen Gegenstände zur Anwendung gelangt.

Ebenso soll auf die aus den deutschen Gebieten nach Italien versandten abonnirten Journale, Zeitungen und Zeitschriften für die italienische Beförderungsstrecke nur die interne italienische Taxe Anwendung finden.

Die Kosten für den Transit dieser Zeitungen rc. durch die Gebiete von Oesterreich, der Schweiz, Frankreich und Belgien werden ausschließlich von der betreffenden deutschen Verwaltung getragen.

Die Festsetzungen des gegenwärtigen Artikels, sowie des Art. 7 beschränken nicht das den betreffenden Regierungen etwa zustehende Recht, diejenigen Zeitungen und sonstigen Drucksachen auf ihren Gebieten nicht befördern zu lassen, in Betreff deren den bestehenden Gesetzen und Verordnungen des Landes über die Bedingungen ihrer Veröffentlichung und Verbreitung nicht genügt sein sollte.

Portofreiheit.

18. Die Correspondenz zwischen den Souverainen der vertragschließenden Theile und den Mitgliedern Ihrer Familien wird ohne Portosatz befördert.

Ferner werden portofrei befördert die Correspondenzen in Postdienst-Angelegenheiten.

Unzuläſſige Briefpostsendungen.

19. Die Postverwaltungen der vertragschließenden Theile werden in den zwischen ihren Bureaus zufolge dieses Vertrages gewechselten Briefpacketen keinen Brief zulassen, welcher Geldstücke, Silbermünzen, Juwelen, Pretiosen und dem Eingangszolle unterworfene Gegenstände enthält.

Portoberechnung.

20. Die International-Correspondenz wird soviel als möglich nach der Zahl der einfachen Portosätze überliefert werden.

Taxbeträge werden in den Briefkarten und in den Monats-Registern in Lire und Centesimi eingetragen.

Abrechnung.

21. Die deutschen Postverwaltungen und die italienische Postverwaltung werden am Schlusse jeden Vierteljahres die Abrechnungen über den Aus-

tausch der Correspondenzen und über die Beförderung der Transitpackete aufstellen.

Bei der Aufstellung der Rechnungen werden $12^1/_2$ Centesimi gleich einem Groschen oder $3^1/_2$ Kreuzern gerechnet werden.

Nachdem die Abrechnungen von der anderen betheiligten Verwaltung geprüft und festgestellt sein werden, sollen sie ohne Verzug nach der Metallwährung des Gebiets, welches Zahlung zu empfangen hat, saldirt werden.

Die durch die Saldirung verursachten Kosten trägt diejenige Verwaltung, welche die Zahlung zu leisten hat.

Ausführungs-Reglement.

22. Die Postverwaltungen der vertragschließenden Theile werden die zur Ausführung dieses Vertrages erforderlichen Bestimmungen durch ein im gemeinsamen Einverständnisse festzusetzendes Reglement treffen. Sie werden insbesondere unter sich vereinbaren und feststellen:

1) die Postanstalten, zwischen denen die Briefpackete zu wechseln sind,
2) das Betriebsverfahren,
3) das Rechnungswesen,
4) die Bedingungen bezüglich der Versendung von Zeitungen, sonstigen Drucksachen und Waarenproben,
5) die auf den Einzeltransit der Correspondenz bezüglichen näheren Festsetzungen,
6) die Vorschriften bezüglich der unbestellbaren und der nachgesandten Gegenstände,
7) die Art der Abrechnung und Ausgleichung in Beziehung auf den Postanweisungsverkehr.

Anwendung des Vertrags auf den Correspondenzverkehr mit großherzoglich hessischen und luxemburgischen Postanstalten.

23. Die Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages, soweit sie die Posten des Norddeutschen Bundes betreffen, finden in gleicher Weise Anwendung auf die Postanstalten in denjenigen Theilen des Großherzogthums Hessen, welche dem Norddeutschen Bunde nicht angehören.

Dieselben Festsetzungen sollen auch auf die Briefpostsendungen zwischen Italien und dem Großherzogthum Luxemburg angewendet werden, insofern der Austausch dieser Correspondenz durch Vermittelung der deutschen Posten stattfindet.

Schlußbestimmungen.

24. Der gegenwärtige Vertrag wird am 1. April 1869 in Kraft treten.

Derselbe wird von Jahr zu Jahr so lange in Gültigkeit bleiben, bis von Seiten des Norddeutschen Bundes, Bayerns, Württembergs und Badens im gemeinsamen Einverständnisse, oder von Seiten Italiens, sechs Monate zum Voraus eine Aufkündigung erfolgen würde.

Dieser Vertrag wird ratificirt, und die Ratifications-Urkunden werden sobald als möglich in Berlin ausgewechselt werden.

Schwedischer Postvertrag

vom 24. Februar, gültig vom 1. April 1869 an.
(Verordnungs- u. Anzeigeblatt Nr. 27. v. 4. April 1869.)

Im Namen Seiner Majestät des Königs von Bayern.

In Folge des unterm 23/24. Februar lfd. Js. zwischen dem Norddeutschen Bunde und Schweden abgeschlossenen Vertrages treten vom 1. April ds. Js. anfangend auch für den Verkehr zwischen Bayern und Schweden im Transit über das Postgebiet des Norddeutschen Bundes folgende Bestimmungen in Wirksamkeit.

1. Die gewöhnlichen Briefe nach und aus Schweden können bis zum Bestimmungsorte frankirt oder unfrankirt abgesendet werden.

Die Taxe für den einfachen frankirten Brief beträgt bei der Einhebung in Bayern 10 kr. oder 3 Sgr. pro Loth, wovon $1^3/_4$ Sgr. als Weiterfranko zu vergüten sind.

Bei unfrankirter Absendung nach Schweden ist das bayr. Porto mit $2^1/_4$ Sgr. pro Loth anzurechnen, während bei unfrankirter Absendung aus Schweden das Gesammtporto mit 5 Sgr. für je $^9/_{10}$ Loth incl. angerechnet wird und mit 18 kr. pro Taxsatz einzuheben ist.

2. Drucksachen und Waarenproben können in demselben Umfange und unter denselben Bedingungen, wie im Wechselverkehre, zur Beförderung angenommen werden. Dieselben müssen bei der Aufgabe frankirt werden und beträgt die Gesammttaxe für je $2^1/_2$ Loth 4 kr. = 1 Sgr., wovon $^2/_3$ Sgr. als Weiterfranko zu vergüten sind.

3. Das Maximalgewicht der sub 1 und 2 angeführten Briefpostsendungen darf 15 Lth. = 250 Grammen im Einzelnen nicht übersteigen.

4. Ungenügend frankirte Briefe, ferner Drucksachen und Waarenproben, welche unfrankirt oder unzureichend frankirt zur Aufgabe gelangen, oder den sonstigen für sie geltenden Bestimmungen nicht entsprechen, werden wie unfrankirte Briefe behandelt und mit dem vollen dafür treffenden Porto belegt, der Werthbetrag der verwendeten Freimarken ist jedoch als Weiterfranko zu vergüten und wird sodann bei der Zustellung an den Adressaten von dem einzuhebenden Porto in Abzug gebracht.

5. Es ist gestattet, Briefe, Drucksachen und Waarenproben unter Rekommandation abzu-

senden. Auch Briefe müssen in diesem Falle frankirt werden.

Außer der Taxe wie für gewöhnliche frankirte Sendungen gleicher Art ist vom Aufgeber noch eine Rekommandationsgebühr von 7 kr. zu entrichten.

Retourrecepisse zu rekommandirten Briefpostsendungen sind gegen Entrichtung einer weiteren Gebühr von 7 kr. zuläßig. Diese, sowie die Rekommandationsgebühr verbleibt der absendenden Postanstalt.

6. Expreßbriefe sind zuläßig nach solchen Orten in Schweden, an denen sich eine Postanstalt befindet.

Derartige Briefe müssen von dem Absender mit dem Vermerk „durch Expressen zu bestellen" oder „fortskaffos med express" versehen sein, welche Bezeichnung von der Aufgabepostanstalt in die Augen fallend, roth oder blau zu unterstreichen ist.

Sowohl die Taxe als die Expreßgebühr sind stets vom Absender im Voraus zu entrichten. Letztere beträgt 9 kr.

Rekommandation ist nicht erforderlich.

7. Postanweisungen sind im Verkehre mit sämmtlichen Postorten Schwedens bis zu dem Betrage von 80 Reichsthaler schwed. = 52 fl. 39 kr., wenn die Auszahlung in Schweden, und 50 Thlr. = 87½ fl., wenn die Auszahlung in Bayern zu erfolgen hat, zuläßig.

Das für Einzahlungen im inneren Verkehre von Bayern und im Wechselverkehre vorgeschriebene Formular hat auch hiebei in Anwendung zu kommen.

Der Absender hat den in Schweden auszubezahlenden Betrag unter Abänderung des Vordruckes von „Gulden" und „Kreuzer", ferner „fl. — kr." auf „Rthlr." und „Oere" auf dem Formulare in Schwedischer Währung anzugeben.

Die Aufgabepostanstalt wird sodann den hiefür einzuzahlenden Betrag in südd. Währung auf Grund beiliegender Reduktionstabelle bestimmen und denselben am Kopfe des Formulares mit blauer Tinte vormerken. Dieselbe hat auch die Reduktion der eingezahlten Summe in die Thalerwährung vorzunehmen und unterhalb des vom Aufgeber gemachten Eintrages, gleichwie bei Postanweisungen nach dem Postgebiete des Norddeutschen Bundes, an der im Formulare dafür bezeichneten Stelle einzusetzen.

Die Postanweisungen werden sämmtlich über Kiel geleitet und dürfen bei solchen aus Schweden die eingezahlten Beträge nur dann ausbezahlt werden, wenn auf der Rückseite der Stempel „Kiel" angebracht ist.

Die stets vom Absender zu erhebende Gebühr beträgt ohne Unterschied der eingezahlten Summe (4 Sgr.) 14 kr.

Die Ausscheidung und Theilung der Gebühren erfolgt erst bei der Generalabrechnung zwischen Bayern und der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes.

Im Uebrigen sind die Postanweisungen nach und aus Schweden ebenso zu behandeln, wie jene nach und aus Norwegen (cf. Verordnungsblatt Nr. 33 v. Jahre 1868 Seite 205), demnach auch wie diese ohne Rücksicht auf den Betrag der Einzahlung und Auszahlung in die Nachweisungen über Postanweisungen bis zu 25 Thlr. nach und aus dem Norddeutschen Postbezirke aufzunehmen.

Die Bestimmungen für den Fahrpostverkehr werden besonders bekannt gegeben.

München, den 30. März 1869.

General-Direktion der kgl. Verkehrs-Anstalten xc.

Reductions-Tabelle

der Postanweisungs-Beträge nach Schweden.

Schwed. Währung.		Südd. Währg.		Schwed. Währung.		Südd. Währg.		Schwed. Währung.		Südd. Währg.	
Rthl.	Oere.	fl.	kr.	Rthl.	Oere.	fl.	kr.	Rthl.	Oere.	fl.	kr.
—	1	—	1	—	24	—	10	—	47	—	19
—	2	—	1	—	25	—	10	—	48	—	19
—	3	—	2	—	26	—	11	—	49	—	20
—	4	—	2	—	27	—	11	—	50	—	20
—	5	—	3	—	28	—	12	—	51	—	21
—	6	—	3	—	29	—	12	—	52	—	21
—	7	—	3	—	30	—	12	—	53	—	21
—	8	—	4	—	31	—	13	—	54	—	22
—	9	—	4	—	32	—	13	—	55	—	22
—	10	—	5	—	33	—	14	—	56	—	23
—	11	—	5	—	34	—	14	—	57	—	23
—	12	—	5	—	35	—	14	—	58	—	24
—	13	—	6	—	36	—	15	—	59	—	24
—	14	—	6	—	37	—	15	—	60	—	24
—	15	—	7	—	38	—	16	—	61	—	25
—	16	—	7	—	39	—	16	—	62	—	25
—	17	—	7	—	40	—	17	—	63	—	26
—	18	—	8	—	41	—	17	—	64	—	26
—	19	—	8	—	42	—	17	—	65	—	26
—	20	—	9	—	43	—	18	—	66	—	27
—	21	—	9	—	44	—	18	—	67	—	27
—	22	—	9	—	45	—	18	—	68	—	28
—	23	—	10	—	46	—	19	—	69	—	28

Schwed. Währung.		Südd. Währg.		Schwed. Währung.		Südd. Währg.		Schwed. Währung.		Südd. Währg.	
Rthl.	Oere.	fl.	kr.	Rthl.	Oere.	fl.	kr.	Rthl.	Oere.	fl.	kr.
—	70	—	28	9	—	5	56	47	—	30	56
—	71	—	29	10	—	6	35	48	—	31	36
—	72	—	29	11	—	7	15	49	—	32	15
—	73	—	29	12	—	7	54	50	—	32	55
—	74	—	30	13	—	8	34	51	—	33	34
—	75	—	30	14	—	9	13	52	—	34	14
—	76	—	31	15	—	9	53	53	—	34	53
—	77	—	31	16	—	10	32	54	—	35	33
—	78	—	31	17	—	11	12	55	—	36	12
—	79	—	32	18	—	11	51	56	—	36	52
—	80	—	32	19	—	12	31	57	—	37	31
—	81	—	33	20	—	13	10	58	—	38	11
—	82	—	33	21	—	13	50	59	—	38	50
—	83	—	33	22	—	14	29	60	—	39	30
—	84	—	34	23	—	15	9	61	—	40	9
—	85	—	34	24	—	15	48	62	—	40	49
—	86	—	35	25	—	16	28	63	—	41	28
—	87	—	35	26	—	17	7	64	—	42	7
—	88	—	35	27	—	17	47	65	—	42	47
—	89	—	36	28	—	18	26	66	—	43	27
—	90	—	36	29	—	19	6	67	—	44	6
—	91	—	37	30	—	19	45	68	—	44	46
—	92	—	37	31	—	20	25	69	—	45	25
—	93	—	37	32	—	21	4	70	—	46	5
—	94	—	38	33	—	21	44	71	—	46	44
—	95	—	38	34	—	22	23	72	—	47	23
—	96	—	38	35	—	23	3	73	—	48	3
—	97	—	39	36	—	23	42	74	—	48	42
—	98	—	39	37	—	24	21	75	—	49	22
—	99	—	40	38	—	25	1	76	—	50	1
1	—	—	40	39	—	25	40	77	—	50	41
2	—	1	20	40	—	26	20	78	—	51	20
3	—	1	59	41	—	27	—	79	—	52	—
4	—	2	39	42	—	27	39	80	—	52	39
5	—	3	18	43	—	28	19				
6	—	3	58	44	—	28	58				
7	—	4	37	45	—	29	37				
8	—	5	16	46	—	30	17				

Reductionstabelle für Postanweisungen nach den Niederlanden

vom 15. Juni 1869 an bis auf Weiteres.

(Beilage zum Verordn.-Bl. Nr. 48 vom 11. Juni 1869.)

Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen		Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen		Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen	
Guld.	Cents	fl.	kr.	Guld.	Cents	fl.	kr.	Guld.	Cents	fl.	kr.
—	1	—	1	—	28	—	17	—	55	—	34
—	2	—	2	—	29	—	18	—	56	—	34
—	3	—	3	—	30	—	19	—	57	—	35
—	4	—	3	—	31	—	19	—	58	—	35
—	5	—	4	—	32	—	20	—	59	—	36
—	6	—	4	—	33	—	21	—	60	—	37
—	7	—	5	—	34	—	21	—	61	—	38
—	8	—	5	—	35	—	22	—	62	—	38
—	9	—	6	—	36	—	22	—	63	—	39
—	10	—	7	—	37	—	23	—	64	—	39
—	11	—	7	—	38	—	24	—	65	—	40
—	12	—	8	—	39	—	24	—	66	—	40
—	13	—	8	—	40	—	25	—	67	—	41
—	14	—	9	—	41	—	25	—	68	—	42
—	15	—	10	—	42	—	26	—	69	—	42
—	16	—	10	—	43	—	26	—	70	—	43
—	17	—	11	—	44	—	27	—	71	—	43
—	18	—	12	—	45	—	28	—	72	—	44
—	19	—	12	—	46	—	28	—	73	—	45
—	20	—	13	—	47	—	29	—	74	—	45
—	21	—	13	—	48	—	30	—	75	—	46
—	22	—	14	—	49	—	30	—	76	—	47
—	23	—	14	—	50	—	31	—	77	—	47
—	24	—	15	—	51	—	31	—	78	—	48
—	25	—	16	—	52	—	32	—	79	—	48
—	26	—	16	—	53	—	33	—	80	—	49
—	27	—	17	—	54	—	33	—	81	—	49

Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen.		Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen		Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen	
Guld.	Cents	fl.	kr.	Guld.	Cents	fl.	kr.	Guld.	Cents	fl.	kr.
—	82	—	50	1	19	1	13	1	56	1	35
—	83	—	51	1	20	1	13	1	57	1	35
—	84	—	51	1	21	1	14	1	58	1	36
—	85	—	52	1	22	1	14	1	59	1	36
—	86	—	52	1	23	1	15	1	60	1	37
—	87	—	53	1	24	1	15	1	61	1	38
—	88	—	54	1	25	1	16	1	62	1	38
—	89	—	54	1	26	1	17	1	63	1	39
—	90	—	55	1	27	1	17	1	64	1	40
—	91	—	56	1	28	1	18	1	65	1	40
—	92	—	56	1	29	1	18	1	66	1	41
—	93	—	57	1	30	1	19	1	67	1	41
—	94	—	57	1	31	1	20	1	68	1	42
—	95	—	58	1	32	1	20	1	69	1	43
—	96	—	59	1	33	1	21	1	70	1	43
—	97	—	59	1	34	1	22	1	71	1	44
—	98	1	—	1	35	1	22	1	72	1	44
—	99	1	—	1	36	1	23	1	73	1	45
1	—	1	1	1	37	1	23	1	74	1	45
1	1	1	1	1	38	1	24	1	75	1	46
1	2	1	2	1	39	1	24	1	76	1	47
1	3	1	3	1	40	1	25	1	77	1	48
1	4	1	3	1	41	1	26	1	78	1	48
1	5	1	4	1	42	1	26	1	79	1	49
1	6	1	5	1	43	1	27	1	80	1	49
1	7	1	5	1	44	1	27	1	81	1	50
1	8	1	6	1	45	1	28	1	82	1	50
1	9	1	6	1	46	1	29	1	83	1	51
1	10	1	7	1	47	1	29	1	84	1	52
1	11	1	8	1	48	1	30	1	85	1	52
1	12	1	8	1	49	1	31	1	86	1	53
1	13	1	9	1	50	1	31	1	87	1	53
1	14	1	9	1	51	1	32	1	88	1	54
1	15	1	10	1	52	1	32	1	89	1	55
1	16	1	10	1	53	1	33	1	90	1	55
1	17	1	11	1	54	1	34	1	91	1	56
1	18	1	12	1	55	1	34	1	92	1	57

Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen		Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen		Niederl. Währung		In südd. Währung einzuzahlen	
Guld.	Cents	fl.	kr.	Guld.	Cents	fl.	kr.	Guld.	Cents	fl.	kr.
1	93	1	57	27	—	27	10	59	—	59	21
1	94	1	58	28	—	28	10	60	—	60	21
1	95	1	58	29	—	29	10	61	—	61	22
1	96	1	59	30	—	30	11	62	—	62	22
1	97	1	59	31	—	31	11	63	—	63	22
1	98	2	—	32	—	32	12	64	—	64	23
1	99	2	1	33	—	33	12	65	—	65	23
2	—	2	1	34	—	34	12	66	—	66	23
3	—	3	2	35	—	35	13	67	—	67	24
4	—	4	2	36	—	36	13	68	—	68	24
5	—	5	2	37	—	37	13	69	—	69	24
6	—	6	3	38	—	38	14	70	—	70	25
7	—	7	3	39	—	39	14	71	—	71	25
8	—	8	3	40	—	40	14	72	—	72	25
9	—	9	4	41	—	41	15	73	—	73	26
10	—	10	4	42	—	42	15	74	—	74	26
11	—	11	4	43	—	43	15	75	—	75	27
12	—	12	5	44	—	44	16	76	—	76	27
13	—	13	5	45	—	45	16	77	—	77	27
14	—	14	5	46	—	46	17	78	—	78	27
15	—	15	6	47	—	47	17	79	—	79	28
16	—	16	6	48	—	48	17	80	—	80	28
17	—	17	7	49	—	49	17	81	—	81	29
18	—	18	7	50	—	50	18	82	—	82	29
19	—	19	7	51	—	51	18	83	—	83	29
20	—	20	7	52	—	52	19	84	—	84	30
21	—	21	8	53	—	53	19	85	—	85	30
22	—	22	8	54	—	54	19	86	—	86	30
23	—	23	9	55	—	55	20	87	—	87	30
24	—	24	9	56	—	56	20	87	50	88	1
25	—	25	9	57	—	57	20				
26	—	26	10	58	—	58	20				

Vollzugsvorschriften; bürgerl. Rechte israelit. Glaubensgenossen; **bayer.-preuß. Friedensvertrag;** Distrikts- u. Landräthe; Einführung bayer. Gesetze in neuerworbenen Gebietstheilen. — **12 kr.**

17. Bdchn. **Zoll- u. Handelsvereinsvertrag. I. Abth.** — **9 kr.**

18. Bdchn. **Zoll- und Handelsvereins-Vertrag. II. Abth.:** Schlußprotokoll, Uebersicht der Steuersätze u. s. w., sowie Wahlgesetz zum deutschen Zollparlamente nebst Instruktion. — **9 kr.**

19. Bdchn. **Zoll- und Handelsverträge** u. s. w. **III. Abth.:** Salzabgabe-Erhebungs-Gesetz u. s. w. (Forts. im 27. Bd.) — **9 kr.**

20. Bdchn. **Postwesen** (6 Abtheilungen). **I. Abth.:** Postgesetz nebst Reglement, Instruktion u. Correspondenzporto nach den Verein. Staaten von Nordamerika. — **18 kr. II. Abth.:** Portotarif. — **9 kr. III. Abth.:** Entfernungstabelle. — **6 kr. IV. Abth.:** Zollamtliche Behandlung von Postgegenständen; Postvertrag mit der Schweiz. — **12 kr. V. Abth.:** Posttransportordnung; Verwaltung und Betrieb der Verkehrs-Anstalten; Adspiranten- und Gehilfen-Aufnahme; neuer Niederländ. Postvertrag v. 1868. — **30 kr. VI. Abth.:** Telegraphenordnung, Besoldungs-Status der Beamten, Hilfsarbeiter bei Expeditionen. — **9 kr. VII. Abthl.: Betriebs-Reglement** für die k. bayer. Staatseisenbahnen und die k. priv. bayer. Ostbahnen. **Bestimmungen** über die **Verehelichung der Beamten und Bediensteten** der k. bayer. Verkehrsanstalten. **Postverträge mit Italien und Schweden. Postanweisungstabelle** für die **Niederlande.** — **18 kr.**

21. Bdchn. **Wehrverfassung (I Band.) I. Abth.:** Wehrgesetz. — **9 kr. II. Abth.:** Instruktion, — **18 kr. III. Abth.:** Prüfung der Freiwilligen, — **6 kr. IV. Abth.:** Aerztliche Untersuchung der Wehrpflichtigen. — **6 kr. V. Abtheil.:** Formation der Krankenwärter- und Verpflegsabtheilungen, Bestimmungen für Offiziers-Adspiranten, Landwehr-Uniformirung und Disciplinarstrafordnung. — **6 kr. VI. Abtheil.:** Eintritt der Edelknaben in die k. Armee. Behandlung der abgeurtheilten Widerspenstigkeitsfälle. Absolutorium des Realgymnasiums. Bücher- und Listenführung. Administration und Rechnungswesen. — **21 kr. VII. Abth.** Formation der aktiven Armee. Dislokation u. Ersatzbezirke des 9. u. 10. Jäger-Bataillons. Eintheilung, Dislokation, Uniformirung u. Bewaffnung der Artillerie. Eintheilung u. Dislokation des Genie-Reg. Pensionszulagen für dienstuntauglich gewordene Offiziere etc. Pension der Leibgarde-Hartschiere etc. Versorgung invalider Unteroffiziere, Soldaten &c. Ersatzgeschäftvornahme. — **18 kr. VIII. Abth.:** Verwundungs-Zulagen für Offiziere, Militärbeamte u. Junkerschargen. Versorgung invalider Unteroffiziere u. Soldaten. Unterstützungen der Wittwen u. Waisen. Instruction für Militär-Sanitäts-Commissionen. Gendarmerie-Organisation diesseits des Rheins. — **12 kr. IX. Abth.:** Gendarmerie-Organisation in München. Vollzug d. Art. 89 u. 90 des Wehrverfassungsges., Einstandskapitalien und Vermögensbeschlagnahmen betr.; Haupttitel und Inhaltsverzeichniß zum I. Bande (9 Abtheilungen) **9 kr.** Preis des I. Bandes brosch. **fl. 1. 45 kr.**, elegant gebunden **fl. 2.** — **Wehrverfassung (II. Band.) X. Abth.:** Dislokationstabelle der k. b. Armee. Disziplinarstrafordnung f.

d. Gendarmerie. Ernennung Einjährig-Freiwilliger zu Offiziers-Adspiranten. Heeres-Eintheilung in zwei General-Commando's. Regulativ über die Beiträge zur Gendarmerie-Wittwen- u. Waisen-Pensions-Casse und über die Pensionen der Wittwen der Gend.-Mannschaften ꝛc.; Gend.-Organisation i. d. Pfalz. Auswahl u. Abgabe von Reitpferden. Dienstverhältnisse der Landw.-Offiziere, Landw.-Mil.-Beamten und Landw.-Offiziersadspiranten. Gebührenverhältnisse d. Landw.-Offiziere, Militär-Beamten u. Offiziers-Adspiranten, dann der Unteroffiziere u. s. w., der Reserve u. Landwehr. — **24** kr. **XI. Abth.** Anstellung von Unteroffizieren, Gendarmen u. Soldaten im subalternen Civildienst. Vornahme der Inspicirungen. **Wehrgeld.** Einführungsgesetz zum **Militärstrafgesetzbuche** u. z. Militärstrafgerichtsordnung. — **9** kr. XII. Abth. **Militärstrafgesetzbuch** und Militärstrafgerichtsordnung. Mit Sachregister. —

22. Bdchn. **I. Abth.: Heimaths-, Verehelichungs- u. Aufenthalts-Gesetz.** — **9** kr. **II. Abth.**: Vollzugsvorschriften dazu; Verordnung über Verehelichungsbewilligung für Beamte u. s. w. — **6** kr. **III. Abth.**: Ausweisungsvertrag mit Frankreich; Staatsdienstadspiranten-Verehel.; dienstl. Verehel.-Bewillig. f. Beamte u. öffentl. Diener; Einwanderungsvertrag m. Nordamerika. **6** kr.

23. Bdchn. **Bodensee**-Schifffahrts- u. Hafenordnung — **9** kr.

24. Bdchn. **Malzaufschlagsgesetz** mit Sachregister. Preis **15** kr.

25. Bdchn. **Baderordnung** nebst Instruktion über Errichtung des Unterrichtscurses für Badergehülfen. **6** kr.

26. Bdchn.: **I. Abthl.: Abänderungen** zum **Straf-** und **Polizeistrafgesetzbuch;** Ungehorsamsverfahren in Straffällen; Auslieferung von Verbrechern; **Zinsabänderungen.** — **6** kr. **II. Abth.:** Die **Gegenseitigkeit in Strafsachen** mit auswärtigen Regierungen. **Mikroskopische Untersuchungen** in gerichtlichen Fällen. **Auslieferungsverträge** mit **Italien, Rußland** und der **Schweiz** (nebst Zusatzartikel). **Vertrag mit Frankreich** über die Bestrafung der durch Forst-, Feld-, Fischerei- und Jagdfrevel begangenen Vergehen und Uebertretungen. **Verbrecher-Auslieferungsvertrag mit Frankreich.** — **9** kr.

27. Bdchn. **Zoll- und Handelsverträge. IV. Abth.**: Zoll- und Handelsvertrag mit Oesterreich; Handels- u. Schifffahrtsvertrag mit Spanien und dem Kirchenstaate; Zollvereins-Anschluß von Mecklenburg, Lübeck und hamburgischer Gebietstheile **27** kr.

28. Bdchn. **I.** und **II. Abth.**: **Prozeßordnung** in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten. — **III. Abth.**, 1. Liefg.: Sachregister. — **III. Abth.**, 2. Liefg.: Einführungsgesetz. Preis zus. **1** fl. **24** kr.

29. Bdchn. **Gemeindeordnung** diess. des Rheins. — **21** kr.

30. Bdchn. **Gemeindeordnung** für die Pfalz. Preis **12** kr.

31. Bdchn. **Armen- und Krankenpflege.** Preis **6** kr.

32. Bdchn. **Berggesetz** u. **Bergwerksabgaben.** Preis **30** kr.

33. Bdchn. **Maaß-** u. **Gewichtsordnung.** Preis **6** kr.

Postvertrag zwischen Bayern, dem Norddeutschen Bunde, Würtemberg und Baden und zwischen diesen Staaten und Oesterreich vom 23. November 1867 nebst Reglement und Vollzugsinstruktion ...
Bd.: 7

Würzburg 1869